# Körperverletzungen und Tödtungen

auf

# deutschen Eisenbahnen

und

# die Unzulänglichkeit des Rechtsschutzes

von

Adv. Dr. Gustav Lehmann

zu

Dresden.

Erlangen, 1869.

Verlag von Ferdinand Enke.

Es waren in den früheren Jahren Unfälle auf deutschen Eisenbahnen, bei denen Reisende getödtet oder verwundet wurden, sehr selten. In den Jahren 1840—1854 sind, wie die Statistik festgestellt hat, auf deutschen Bahnen im Ganzen 408 Millionen Reisende befördert worden, von denen in besagtem Zeitraume ohne eigne Schuld nur 14 getödtet und 82 verwundet wurden. Die neueren statistischen Erhebungen ergeben, daß sich die Unfälle auf deutschen Bahnen von Jahr zu Jahr wesentlich vermehrt haben. Während uns früher die Zeitungen immer nur von den Passagierunfällen auf nordamerikanischen und englischen Eisenbahnen berichteten, bringen uns jetzt unsere deutschen Zeitungen auch gar nicht selten Berichte über Unfälle auf einheimischen Bahnen.

Wenn man erwägt, daß eine solche Katastrophe selten ohne Tödtungen oder schwere schmerzvolle Verwundungen, ja oft lebenslängliche Verstümmelungen von Menschen abgeht, so möchte man annehmen, daß die Gesetzgebung ihrerseits das Recht so gestaltet hätte, daß Niemand, dem es beschieden ist, unversehens von so großem Unglück betroffen zu werden, über mangelnde Rechtsgenugthuung sich beklagen könnte. Denn es soll ja des Rechtes höchstes Ziel und höchste Aufgabe sein, den menschlichen Verhältnissen zu dienen, und überall da, wo durch eines Anderen Schuld ein Schaden geschehen, ein Unfall sich ereignet hat, alle in seinen Kräften stehende Genugthuung zu gewähren. Aber leider wird man bekennen müssen, daß eine solche Annahme, wie die Dinge dermalen in Deutschland liegen, eine irrthümliche wäre. Das Recht ist gerade nach dieser Richtung hin in der Mehrzahl der deutschen Staaten noch so ganz unausgearbeitet, daß an eine

Rechtsgenugthuung bei solchen Unglücksfällen kaum zu denken ist, oder, was dasselbe ist, unser gemeines deutsches Recht und die mehr oder weniger auf dasselbe basirten deutschen Gesetzbücher kränkeln gerade nach dieser Seite hin an einer so feinen theoretischen Ausarbeitung, daß sie sich für die hier vorliegenden Zwecke als practisch unbrauchbar erweisen.

Es ist übrigens von gar nicht geringer Bedeutung, ob das Recht in solchen Dingen seine Pflicht erfüllt, oder ob es sie unerfüllt läßt. Wir können wohl sagen, daß im Allgemeinen unsere deutschen Bahnen in guten Händen sind. Aber dessenungeachtet würde es die Sicherheit des Bahnverkehrs wesentlich erhöhen, wenn wir ein gutes Schädenrecht hätten, und demzufolge jede Bahn sich sagen müßte, daß ein Unfall ihr recht leicht neben allem sonstigen Verlust an zertrümmerten Maschinen, Wagen und Gütern noch eine ansehnliche Summe kosten würde, die sie an Verwundete und Verstümmelte und an die Hinterlassenen von Getödteten zu zahlen hätte. Es steht daher dringend zu wünschen, daß auch ein dem Verunglückten zur Seite stehender starker Rechtsschutz mit dazu beitrage, die Sorgfalt, Umsicht und Gewissenhaftigkeit einer Bahnverwaltung auf das Höchste zu spannen. Die Besorgniß, unter Umständen bedeutende Entschädigungssummen vielleicht auf Jahrzehnte hinaus zahlen zu müssen, würde eine Bahnverwaltung unzweifelhaft veranlassen, bei der Wahl ihrer Leute mit der höchsten Sorgfalt zu Werke zu gehen, das Maaß der Arbeit, die sie den Leuten auflegt, so zu fixiren, daß sie nicht ermüden,*) die strengste militärische Disciplin auf dem ganzen Bahnkörper aufrecht zu erhalten, für gewisse wichtige Posten sofort eintretende Stellvertretung zu haben, Maschinen und Wagen, das Schienengleis, die Uebergänge und Brücken und dergleichen immer der gewissenhaftesten Untersuchung zu unterwerfen, alle Erfindungen, die bestimmt sind, den Bahnverkehr sicherer zu machen, überhaupt Unglücksfällen vorzubeugen, schleunigst zu prüfen und bei der Erprobung in Anwendung zu bringen, auf die je nach der Jahreszeit jeden Tag möglichen atmosphärischen Ereignisse, als Sturm, anhaltender Platzregen, Schneegestöber, Schneefall,

*) Wie viele Unfälle auf Bahnen hatten nicht darin ihren Grund, daß die Arbeitskräfte des Bahnpersonals zu sehr in Anspruch genommen wurden! Ein in der Arbeit übernommener Weichensteller schläft ein, die Weiche wird nicht gestellt, zwei Züge rennen zusammen.

dichte Nebel u. s. w. immer vorbereitet zu sein, die Betriebs- und Transportmittel immer im besten Stande zu erhalten, und überhaupt noch hundert andere Dinge zu thun, in der einen Absicht, von der Bahn großen Schaden abzuwenden. Wie aber die Rechtsverhältnisse bei uns in Deutschland dermalen liegen, ist es überwiegend Sache des guten Willens und der Gewissenhaftigkeit der Bahn, ob sie für nöthig erachtet, alle diese höchsten Vorsichtsmaaßregeln zu treffen, oder ob ihre Sorgfalt über das gewöhnliche Maaß nicht hinaus geht. Schäden, die durch Tödtungen, Verwundungen und Verstümmelungen von Reisenden entstehen, haben die deutschen Bahnen nicht besonders zu fürchten. Wollte die Statistik einmal constatiren, welche Entschädigungssummen die deutschen Bahnen in einem gewissen Zeitraume von Jahren freiwillig oder in Folge Processes an Verwundete oder verstümmelte Passagiere, oder an die Hinterlassenen von getödteten Passagieren gezahlt, so würde dieß gewiß eine verhältnißmäßig ganz geringe Summe ergeben. Wäre dagegen der Weg des Rechtes nach dieser Seite hin offen, und nicht wie jetzt so gut wie verschlossen, so könnten die Bahnen wohl zu der Erwägung gelangen, es komme ihnen billiger zu stehen, alle nur möglichen Vorsichtsmaaßregeln mit der größten Gewissenhaftigkeit zu ergreifen, als bei eintretenden Unfällen neben den Verlusten durch beschädigte oder zertrümmerte Maschinen, Wagen und Güter noch bedeutende Summen an die beschädigten Passagiere, bez. an die Hinterlassenen der getödteten Passagiere zahlen zu müssen.

Civilrecht und Civilproceß, obwohl sie es nur mit privatrechtlichen Differenzen zu thun haben, sind doch auch von staatlichem Standpunkt aus betrachtet sehr tiefeingreifende Factoren. Die große Leichtigkeit, mit der man sich in Deutschland über civilrechtliche Verbindlichkeiten hinwegsetzt, oder dieselben ungenügend erfüllt, hat vor Allem mit darin seinen Grund, daß bei uns in Deutschland Schädenrecht und Schädenproceß ganz verkümmert und verkommen darniederliegen. Ein gutes Schädenrecht und ein guter Schädenproceß sind ein mächtiger Hebel, um zur Erfüllung obliegender Verbindlichkeiten anzuspornen und von jedem Thun und Unterlassen abzuhalten, das dem Gegner ein Recht zu einem Vertretungsanspruche giebt. Was sollen auch die Leute so besorgt sein, ihre Verbindlichkeiten in vollem Maaße zu erfüllen,

wenn bei Nichterfüllung oder ungenügender Erfüllung derselben den Schuldigen voraussichtlich kein beachtenswerther Schaden trifft, vielmehr der Beschädiger mit Ruhe dem Entschädigungsprocesse entgegensehen kann, weil er doch weiß, daß ein solcher Proceß meistens erfolglos ist. Ein gutes Schädenrecht ist eine Macht, die mächtiger ist, als man denkt. Es ist für das Civilrecht gleichsam eine Art Zuchtordnung. Wo der gute Wille fehlt, die übernommene Verbindlichkeit zu erfüllen, da treibt das im Hintergrunde ruhende gute Schädenrecht dessenungeachtet zum vertragsmäßigen Handel an.

Man scheint neuerdings in Deutschland auch endlich zu der Ueberzeugung gelangt zu sein, daß in dieser Partie des Civilrechts und Processes eine große Gewalt liegt, die, wenn man sie legislatorisch verwerthet, von bedeutendem Erfolge sein kann. Die vielen Unglücksfälle in Bergwerken haben schließlich dahin geführt, daß jetzt hie und da Gesetzentwürfe vorbereitet werden, die einen civilrechtlichen Anspruch auf Schadenersatz Seiten der verunglückten Bergleute, bez. ihrer Hinterlassenen gegen den Inhaber des Werkes erleichtern. Man erwartet sich von einem solchen Gesetze gute Folgen und hofft, daß eine erweiterte civilrechtliche Vertretungspflicht endlich jene Sorgfalt und Vorsicht in die Verwaltung dieser Werke bringen werde, die die bisherige noch so gewissenhafte Aufsicht des Staates uud der unter Umständen einschreitende Criminalrichter zu erzielen nicht vermochten. Im Eisenbahnwesen werden schließlich auch Civilrecht und Civilproceß d. h. die civilrechtliche Potenzirung der Haftpflicht und der processualisch erleichterte Beweis der Schäden die Mächte sein, die es allein vermögen, unglückliche Katastrophen möglichst fernzuhalten. Wie bei dem Bergwesen, glaubte man bis jetzt auch bei den Eisenbahnen meist alles mit der wohlfahrtspolizeilichen Aufsicht des Staates ermachen zu können. Es liegt auf der Hand, daß eine solche Oberaufsicht gar keine Garantie gegen Unfälle bietet. Nächstdem erwartete man sich bisher namentlich in Eisenbahnsachen viel von dem Criminalrecht, nachdem man dasselbe nach dieser Richtung hin mit sehr harten Strafbestimmungen ausgestattet. Aber auch dieser Factor hat überwiegend seine Dienste versagt. Bei jedem Unfall liest man in den Zeitungen, daß die und die angeblich Schuldigen verhaftet worden und die Untersuchung einge-

leitet sei. Der Laie, der von einer solchen criminellen Operation nicht viel versteht, mag bei Lesung solcher Nachrichten ein gewisses Gefühl der Genugthuung empfinden. Aber der besser Orientirte weiß, daß solche Untersuchungen in der überwiegenden Mehrzahl zu keinem Resultate führen und daher nach wochen- oder monatelanger unnützer Arbeit wieder eingestellt werden. Man möchte fast behaupten, daß dieses meist so ohnmächtige Criminalverfahren mehr schädlich wirke. Sobald die Untersuchung eingestellt oder die Freisprechung erfolgt ist, glaubt die betreffende Bahnverwaltung ein gutes Recht zu haben, das Unglück als ein ganz unverschuldetes hinstellen zu können, während doch in sehr vielen Fällen solche Katastrophen durch schuldvolles Handeln oder durch Unterlassen der höchsten Vorsicht hervorgerufen wurden. Indem der Criminalrichter diese mehr verborgen liegende Schuld nicht entdecken kann — was bei der großen Complicirtheit des ganzen Bahnwesens und der Schwierigkeit, unparteiische technische Gutachten zu erlangen, sich leicht erklären läßt — und demzufolge eine Freisprechung bewirkt, oder das Verfahren einstellt, bestärkt er die Bahndirection nur zu oft in dem Glauben, daß sie oder ihre Leute keine eigentliche Schuld treffe. Sie kann dann ruhig den Angriffen der Presse, den Beschwerden und Klagen der von dem Unglück Betroffenen entgegentreten, indem sie auf den freisprechenden Bescheid des nur zu oft wenig von der Sache verstehenden Criminalrichters verweist.

Wir würden vielleicht über die großen Mängel unserer deutschen Gesetzgebungen nicht mehr zu klagen haben, wenn die Verfasser des Handelsgesetzbuches die Frage mit berührt und entsprechende Bestimmungen in das Gesetzbuch mit aufgenommen hätten. Es beschäftigt sich nun zwar dieses Gesetzbuch auch ganz speciell mit dem Eisenbahntransportwesen, überdem sind nach § 272 sub 3 desselben die Geschäfte der für den Transport von Personen bestimmten Anstalten, zu denen unzweifelhaft die Eisenbahnen gehören, als Handelsgeschäfte anzusehen, doch schlagen alle diese Bestimmungen bei unserer vorliegenden Frage nicht ein. Der specielle Abschnitt des Handelsgesetzbuches über das Eisenbahntransportwesen hat nur den Gütertransport der Bahnen zum Gegenstande, und die Placirung des Personentransportes der Eisenbahnen unter die Handelsgeschäfte hat, die Frage der Haftpflicht angehend, nur die

Wirkung, daß der Reisende von der Bahn die Beobachtung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns beanspruchen kann, d. h. daß die Bahn für jeden Unfall haftbar ist, der ihr zur Schuld angerechnet werden kann. Es liegt auf der Hand, daß mit dieser bereits gemeinrechtlichen Bestimmung nichts geholfen ist. In der That ist nicht recht abzusehen, warum das deutsche Handelsgesetzbuch dieser Partie keine größere Beachtung geschenkt hat. Es beschäftigt sich ganz eingehend mit der Frage über Entschädigungen bei Unfällen, die Güter treffen. Uns däucht, daß die Frage über Entschädigungen bei Unfällen, die Menschen treffen, von nicht geringerer Bedeutung ist.

Wir wollen nun zunächst in Kürze constatiren, welchen Rechtsschutz der Reisende bei solchen Bahnunglücken in den einzelnen deutschen Staaten — von denen wir nur der größeren gedenken werden — dermalen zu gewarten hat. Später werden wir noch einen flüchtigen Blick auf die Gesetzgebung bez. Rechtspraxis Frankreichs, Englands und der vereinigten Staaten von Nordamerika werfen. Unser Hauptaugenmerk wird immer auf die norddeutschen Bundesstaaten concentrirt bleiben, da sie vermöge ihrer Verfassung in der Lage sind, die Frage durch einen einzigen gesetzgeberischen Act für das ganze Bundesgebiet zu regeln. Haben sie erst die Frage gesetzgeberisch geordnet, so werden die anderen deutschen Staaten bald nachfolgen, und nachfolgen müssen.

Beginnen wir mit dem Königreich Sachsen. — Es läßt sich in der That nicht mit nur einiger Sicherheit sagen, wie in diesem Staate in solchen Fällen der Körperverletzungen und Tödtungen auf Bahnen erkannt werden würde. Ein solcher Rechtsfall ist bisher von sächsischen Gerichten noch gar nicht entschieden worden. Kamen solche Unfälle in Sachsen vor, so sind die Differenzen Seiten der Bahnverwaltungen immer mit kleinen Summen vergleichsweise geschlichtet worden. Zweifelsohne würde man in Sachsen den Transportvertrag des Reisenden als eine locatio conductio operis ansehen. Einen solchen Vertrag nennt das Gesetzbuch Sachsens „Verdingungsvertrag". Die Bestimmungen, die es über diesen Vertrag enthält, sind ganz dem gemeinen Rechte entnommen. Die Richter stünden sonach, wenn ein solcher Rechtsfall, wie er hier in's Auge gefaßt ist, zu ihrer Entscheidung gelangte, vollständig auf dem Boden des deutschen gemeinen

Rechtes. Es ist dasselbe wie in vielen seiner Disciplinen, so auch in dem Gebiet der locatio conductio operis, ziemlich controvers. Viele von diesen Controversen haben in dem sächsischen Gesetzbuche ihre endgültige Erledigung gefunden. Aber eine Controverse in der Lehre der locatio conductio operis hat das Gesetzbuch unbeachtet gelassen, mit Absicht oder absichtslos, das können wir nicht beurtheilen. Wir haben hier die Controverse im Auge, ob der conductor auch für seine Leute, die er zum Transport verwendet, einzustehen habe, oder ob er sich von jeder Vertretung der schuldvollen Handlungen oder Unterlassungen derselben durch den Nachweis befreien könne, daß er bei deren Wahl bez. Placirung diligentia in eligendo prästirt habe. Das ist der entscheidende Punkt, auf den es bei unserer Frage wesentlich mit ankommt. Daß eine sächsische Eisenbahnverwaltung, wenn sie es an den nöthigen Vorsichtsmaaßregeln hat fehlen, wenn sie die Maschinen und Gleise nicht gehörig hat revidiren lassen, wenn sie Leute, deren Unfähigkeit ihr bekannt sein mußte, zu Beamten hat, überhaupt wenn ein Unfall, der sich ereignet, ihr zur Schuld anzurechnen ist, für die erstandenen Schäden aus dem Vermögen der Bahn aufzukommen hat, das ist selbstverständlich auch in Sachsen nicht zweifelhaft. Aber mit diesem Rechtsschutze ist dem Verkehrsbedürfnisse noch nicht genügt, denn es wird sich wohl nur in den seltensten Fällen der Direction als solcher eine Schuld zur Last legen lassen. Die Bahndirection als solche hat sich eben nur mit der Oberleitung des Bahnverkehrs zu beschäftigen. Sie erläßt Reglements, stellt Beamte an, entläßt sie wieder, ordnet den Tarif, stellt Fahrordnungen fest, überhaupt ihre ganze Thätigkeit ist meist rein dirigirend. Sie arbeitet mit einem Heer von Beamten und der ganze Bahnverkehr liegt in der Hand dieser Beamten. Durch die Schuld dieser Beamten und Bediensteten, die zur Ausführung des Transportes verwendet werden, geschehen die meisten Unfälle auf den Bahnen. Ein Telegraphist telegraphirt falsch, ein Weichensteller stellt die Weiche nicht richtig oder unterläßt es, sie zu stellen, ein Bahnwärter giebt ein unrichtiges Signal, oder vergißt die Uebergangsbarriere zu schließen, oder unterläßt, seine Schienenstrecke gehörig zu inspiciren; solche und ähnliche an und für sich kleine Vorkommnisse und Unterlassungen sind zumeist die Ursachen der unglücklichen Katastrophen, die sich

auf Bahnen ereignen. In allen diesen Fällen, wenn sie zur rechtlichen Entscheidung kommen, wird nun die Frage von der größten praktischen Bedeutung, inwieweit hat der Bahninhaber (Staat oder Gesellschaft) für diese neglecta seiner Leute einzustehen*).

Nach dem bürgerlichen Gesetzbuche Sachsens gewinnt es sogar den Anschein, als wenn die Frage in Sachsen gar nicht mehr controvers wäre und die Eisenbahnverwaltung, was die Versehen ihrer Leute betrifft, unbedingt nur für culpa in eligendo bei deren Wahl, bez. Placirung einzustehen hätte. Denn es heißt in dem bezüglichen Capitel des gedachten Gesetzbuches, das über den Verdingungsvertrag handelt, § 1243, daß, soweit in diesem Capitel nicht etwas Anderes bestimmt sei, die Vorschriften über den Dienstvertrag auf den Verdingungsvertrag Anwendung zu leiden hätten. Nun enthält dieses Capitel über den Verdingungsvertrag darüber etwas nicht, daß der conductor seine Gehilfen und Leute zu vertreten habe. Dagegen heißt es in dem Capitel über den Dienstvertrag, es hätten die Vertragsschließenden für Verschuldung nach § 728 des bürgerlichen Gesetzbuches zu haften, in § 728 aber ist gesagt, daß die Betheiligten in ihren gegenseitigen Beziehungen zu einander für absichtliche Verschuldung und für grobe und geringe Fahrlässigkeit aufzukommen haben. Sollen nun aber die Contrahenten des Verdingungsvertrages sich gegenseitig neben dolus nur culpa zu prästiren haben, so wird bei Unfällen, die das Bahnpersonal veranlaßt hat, die Bahn allemal dann sich von jeder Schadenpflicht befreien können, wenn sie dar-

*) Der Beschädigte hat natürlich stets eine Klage gegen den Bahnbeamten, durch dessen Schuld der Unfall veranlaßt ward. Entweder eine directe Delictsklage, namentlich die actio Legis Aquiliae, wenn deren Voraussetzungen vorhanden, oder die ihm zu cedirende Klage des Geschäftsherrn, also hier der Bahnverwaltung. Es hat nämlich der Geschäftsherr in den Fällen, in denen ein Ersatzanspruch wider ihn nicht erhoben werden kann, mindestens nach gemeinem Rechte und zwar nach L. 16 D. dep. 16, 3. L. 21 § 3 D. de N. G. 3, 5. L. 8 § 3 D. mand. 17, 1. die Verpflichtung, dem beschädigten Gläubiger diejenige Klage abzutreten, die ihm gegen den schadenstiftenden Gehülfen selbst zusteht. Aber mit dieser Klage ist selbstverständlich dem Beschädigten nicht viel genützt, da die Bahnbeamten meistens unvermögende Leute sind, überwiegend sogar (z. B. Weichensteller, Bahnwärter, Locomotivenführer) zu den ärmeren Classen der Bevölkerung gehören.

legt, daß der betreffende Beamte, der durch Pflichtverletzung Anlaß zum Unglück gab, ein sonst zuverlässiger, auch sonst seinem Posten gewachsener Mann war. Einem solchen Beweis gegenüber hätte nun zwar allemal der Beschädigte oder Verunglückte den Gegenbeweis, daß der betreffende Beamte kein zuverlässiger Mann war, daß die Bahndirection dies hätte wissen sollen, wenn sie in mehr gewissenhafter Weise Erkundigungen eingezogen, kurz, daß die Bahn bei der Wahl und Postirung des betreffenden Beamten nicht mit Sorgfalt verfahren sei, und sie sonach eine Schuld, wenn auch nur ganz geringe, treffe. Gelänge ein solcher Gegenbeweis, so würde die Bahn zweifelsohne zu haften haben. Aber einen solchen Gegenbeweis zu führen, werden der Beschädigte, bez. die Hinterlassenen des durch den Unfall Getödteten nur in den allerseltensten Fällen in der Lage sein. Es wird ihnen meistens alle und jede factische Unterlage fehlen, um einen solchen Gegenbeweis überhaupt nur antreten zu können, wogegen die Bahn ihrerseits wohl stets in der Lage sein wird, den Beweis ihrer diligentia in eligendo bei der Anstellung und Postirung des betreffenden Bediensteten zu erbringen.

Auf der anderen Seite ist es wieder nicht ganz unmöglich, daß die sächsischen Gerichtshöfe, wenn sie solch einen Fall zu entscheiden hätten, die in dem Verdingungsvertrag aufgestellten Principien über die Haftbarkeit nicht auf die Frage erstrecken, ob und bez. inwieweit der conductor seine Leute zu vertreten habe. Vielleicht gingen sie in dieser Frage auf das gemeine Recht zurück und schlössen sich den Rechtslehrern an, die auch bei der locatio conductio operis den conductor für die neglecta seiner Leute eintreten lassen.

Man wird aus alledem ersehen, daß in Sachsen in dieser Frage noch Alles im Unklaren liegt, und daß kein auf einer sächsischen Bahn Beschädigter oder Verunglückter, mag auch der Unfall durch die gewissenloseste Pflichtverletzung eines Bahnbeamten herbeigeführt sein, weiß, ob er, wenn er den Proceß gegen die Bahndirection anstrengt, nur zu einiger Rechtsgenugthuung gelangen werde. Und selbst wenn schon Entscheidungen der sächsischen Gerichtshöfe vorlägen, die dem conductor die unbedingte Vertretung seiner Leute auferlegten, so würde doch, die Sache ist zu ernst, eine definitive legislative Regelung der Frage

wünschenswerth bleiben, weil bei der controversen Natur derselben nicht ausgeschlossen wäre, daß die sächsischen Gerichtshöfe eines Tages wieder zu einer anderen Ansicht umschlügen.*)

---

*) Die Lehre der Haftung des Schuldners für seine Gehülfen bei Erfüllung von Obligationen ist, ungeachtet ihrer hohen praktischen Wichtigkeit, noch eine sehr unausgebildete. In den meisten juridischen Lehrbüchern wird diese Frage gar nicht berührt. Nur Hasse in seiner Lehre von der culpa verbreitet sich etwas über dieselbe. Puchta in seinen Vorlesungen über das heutige römische Recht berührt die Frage nur flüchtig, indem er sich dahin ausläßt: „Die (gänzliche oder theilweise) Aufhebung der Obligation (durch Zufall) habe ihren Grund darin, daß der Casus nicht prästirt werde. Dieser Grundsatz habe eine Ausnahme, — wenn der Schuldner den Zufall übernommen; dahin gehöre auch die Uebernahme der culpa Anderer; und diese Uebernahme geschehe stillschweigend, wenn sich Jemand zu einem Geschäfte vermiethet habe, zu dem er Gehülfen zuziehe." Erst neuerdings hat man sich eingehender und zwar in Monographien mit dieser Frage beschäftigt. Siehe Burchardi über die Verantwortlichkeit des Schuldners für seine Gehülfen bei der Erfüllung von Obligationen, Kiel 1861 und Ubbelohde, Archiv für praktische Rechtwissenschaft Bd. 7. Heft 2 und Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht Bd. 7. S. 200 u. flg. Diese Monographien bekämpfen die von Hasse in seiner Lehre von der culpa c. XII. S. 533—545 aufgestellte und von der Mehrzahl der Rechtslehrer bisher angenommene Behauptung: „in allen Obligationsverhältnissen habe der Schuldner — ausgenommen wo die Absicht auf selbeigene Ausführung stillschweigend oder ausdrücklich gerichtet war — hinsichtlich seiner Gehülfen niemals für mehr, als für culpa in eligendo, d. h. dafür, daß er sich eines bewährten Menschen (hominis idonei) bediene, einzustehen." Die genannten Schriftsteller wollen aus den Quellen herauslesen, daß bei der Opusobligation der Schuldner seine Gehülfen zu vertreten habe. Burchardi deducirt diese Haftung auch aus der Natur des Vertrages. Er sieht in dem debitor operis eine Art debitor generis. Wie dieser das volle periculum bis zur Erfüllung zu tragen habe, so auch jener. Der conductor operis habe sich verbindlich gemacht, ein gewisses Resultat zu beschaffen. Es sei seine Sache, wie er das in's Werk setze. Die Vollendung des Werkes gleiche der Ausscheidung aus dem genus. Erst mit der Vollendung trete das übernommene Werk aus seiner Unbestimmtheit heraus und werde species, worauf sodann die Vertretung des casus auf den locator falle. Es bekennt sich sonach Burchardi zu der auch von Anderen hier vertretenen Lehre von der universitas consummationis, derzufolge der debitor operis nicht einzelne Thätigkeiten, sondern ein opus consummatum schuldet. Er sucht in Anlehnung an die Quellen die Frage nach allen Richtungen hin zu durchdringen. Einen anderen Weg schlägt Ubbelohde ein. Es ist selbstverständlich hier nicht der Ort, auf diese Deductionen näher einzugehen, die allenthalben durch Quellenstellen basirt werden sollen. Nur das Eine sei bemerkt, daß die Quellen wohl gerade in diesem Gebiete zu keinem sicheren Resultate gelangen lassen. Es ist nirgends in ihnen ein Anhalt dafür

Gehen wir auf das vormalige Königreich Hannover über. Hier stehen wir auf einem weniger zweifelhaften Boden. Es ist dort bereits ein hier einschlagender Rechtsfall zur Entscheidung gekommen. Zwei Züge stießen zusammen in Folge des Versehens eines Bahn-Telegraphenbeamten. Die durch diesen Unfall verletzte Klägerin verlangte Schadenersatz, ward aber sowohl von dem

---

geboten, daß die fundamentalen Imputationsprincipien des römischen Rechts gerade bei dieser Frage durchbrochen werden sollten. Hätten die Römer schon bei der Opusobligation den conductor operis für seine Leute einstehen lassen, so wäre es nicht zu erklären, wie sie das unbedingte Haften des nauta für seine Leute als eine dem receptum ganz eigenthümliche außergewöhnliche Verschärfung der gewöhnlichen civilrechtlichen Haftbarkeit ansehen konnten. Auch sind die Stellen, die den conductor bis zur Approbation, d. h. bis zur vertragsmäßigen Vollendung des Werkes, wo es approbirt wurde, oder werden sollte, mit dem periculum belasten, wohl nur dahin zu verstehen, daß, wenn vor dem Eintritt dieses Zeitpunktes ein casuelles Ereigniß eintritt, das die Vollendung hindert, er keinen Lohn zu beanspruchen hat. Er soll bis dahin nach dieser Richtung hin den casus tragen, während, wenn eigentliche vis major eintritt, diese aus Rücksicht der Billigkeit den locator treffen soll. Es scheint, daß nur nach dieser Seite hin die eigenthümliche Natur der Opusobligation auf die sonst in Verträgen üblichen Principien der Vertretung des casus alterirend wirken sollte. Die Arbeiten von Burchardi und Ubbelohde bleiben dessenungeachtet von großer Bedeutung. Das Verkehrbedürfniß drängt mächtig danach, den Unternehmer eines opus, gleichviel ob Unternehmer eines Transportes oder eines anderen Werkes (Hausbau, Kunstwerk, Bekleidungsstück ꝛc.) für seine Leute haften zu lassen. Und eben dieses Drängen des Verkehrsbedürfnisses hat auch den Anstoß zu diesen Monographien gegeben. Es haben beide Schriften auch schon wesentlich auf die Praxis der deutschen Gerichtshöfe, soweit sie nach gemeinem Rechte entscheiden, eingewirkt. Das Recht, wie es dermalen bei uns liegt, ist hier noch hinter dem Rechtsgefühl des Volkes zurück. Um nur ein Beispiel anzuführen: ein jeder Schneider, der einen Rock zum Bügeln bekommt, wird sich, wenn sein Gehülfe das Tuch verbrennt, zur Schadloshaltung des Rockeigenthümers nicht blos aus Coulanz, sondern aus Rechtsgefühl verbunden erachten. Statuirt man aber nicht die Haftpflicht des Unternehmers für die Gehülfen, so hat der Schneider keinen Schadenersatz zu leisten, sondern nur die Verpflichtung, die ihm gegen den Gehülfen zustehende Klage dem beschädigten Rockeigenthümer zu cediren. Wenn irgend wo, hat hier die Gesetzgebung die Verpflichtung einzuschreiten. Namentlich ist es wünschenswerth, daß bei dem Entwurf eines Obligationsrechtes für die Staaten des norddeutschen Bundes dem dermaligen unsicheren Zustande ein Ende gemacht werde. Schon der code civil enthält in § 1797 die Bestimmung: l'entrepreneur répond du fait des personnes, qu'il emploie und in dem vortrefflichen wesentlich von Bluntschli ausgearbeiteten Züricher Gesetzbuch ist in der Lehre vom Ver-

Obergericht von Hannover als auch von dem Oberappellationsgericht zu Celle mit ihrer Klage zurückgewiesen. Man ging bei diesen Entscheidungen davon aus, daß hier die allgemeinen Grundsätze des römischen Rechtes über die Haftverbindlichkeit für das Verschulden Andrer in Betracht kämen, nach diesen Grundsätzen aber die beklagte Bahn nur dafür einzustehen habe, daß sie als Beamte homines idonei anstelle.*)

dingungsvertrag §. 1575 zu lesen: Der Unternehmer hat für gute Arbeit und rechtzeitige Leistung des Werkes einzustehen. Hat er die Wahl der Stoffe, die zu dem Werke verwendet werden, und der Gehülfen, welche an demselben arbeiten, so haftet er auch für die Güte jener und die Sorgfalt dieser. — Es würden sonach die Verfasser des Obligationsrechtes des norddeutschen Bundes keinen allzu kühnen Griff thun, wenn sie in der Lehre vom Verdingungsvertrag die Haftbarkeit des opus debitor für die Gehülfen zur positiven Lex erhöben.

*) Die Details des Falles sind folgende: Klägerin befand sich — ihrer Angabe zufolge begriffen auf einer Kunstreise nach London, um daselbst erhaltener Einladung zufolge als Concert- und Opernsängerin aufzutreten, — auf dem von Hannover abgefahrenen Eisenbahnzuge, welcher am 27. Februar 1853 in der Nähe von Stadthagen mit einem von Minden nach Hannover fahrenden Eisenbahnzuge zusammen stieß. Durch diesen Zusammenstoß, welcher nach ihrer Behauptung durch die Nachlässigkeit eines Eisenbahn- oder Telegraphen-Beamten herbeigeführt ist, will sie verletzt sein, und in Folge hiervon einen erheblichen Schaden erlitten haben. Diesen Schaden, zum Betrage von 4000 Rthlrn., machte sie gegen die königliche Eisenbahndirection zu Hannover klagend geltend.

Durch Erkenntniß des Obergerichts zu Hannover vom 23. Oct. 1854 mit ihrer Klage abgewiesen, verfolgte die Klägerin die Berufung an das höchste Gericht. Dieses bestätigte indessen das Urtheil der ersten Instanz, unter folgender Motivirung:

Die Grundsätze des röm. Rechts über das receptum nautarum, cauponum, stabulariorum finden im vorliegenden Fall schon deshalb keine Anwendung, weil nicht für Verlust von Sachen Entschädigung gefordert wird.

Insoweit die Klägerin ihre Ansprüche auf einen Contract mit der Beklagten — Lösung eines Fahrbillet — gründet, kommen, in Ermangelung besonderer gesetzlicher Bestimmungen über die Haftverbindlichkeit der Eisenbahnverwaltung, sowie auch ausreichender Contractsbestimmungen, welche in den beigebrachten Betriebsordnungen nicht anzutreffen sind, die allgemeinen Grundsätze des römischen Rechtes über Haftverbindlichkeit für das Verschulden Anderer in Betracht. Nach diesen ist aber bei der Ausrichtung durch Andere — mit Ausnahme des Falles, wo die auf selbsteigene Ausrichtung gerichtete Absicht ausdrücklich erklärt oder vorausgesetzt ist — nur die Anstellung tüchtiger bewährter Personen (homines idonei) zu gewähren,

fr. 21. § ult. de neg. gestis (3, 5);

Durch diese eine Entscheidung ist für Hannover constatirt, daß man daselbst die Bahnverwaltung bei eintretenden durch das Personal veranlaßten Unfällen nur dann haften läßt, wenn sie selbst hierbei eine Schuld trifft. Es ist uns nicht bekannt, daß das Oberappellationsgericht zu Celle in neuerer Zeit einer anderen Ansicht sich zugewendet hätte.

In Braunschweig lassen die Gerichte den Unternehmer allerdings nur in Vertragsverhältnissen und nicht bei außercontractlichen Ersatzansprüchen für alle Schäden haften, die durch die Schuld seiner Leute erstanden sind. Sie gestatten ihm nicht, sich durch Nachweis der diligentia in eligendo von dem Anspruche frei zu machen. Sie stützen sich hierbei ausschließlich auf das gemeine Recht.*)

---

selbst bei solchen Contracten, vermöge welcher custodia präftirt, mithin gegen nachtheilige Einwirkungen Anderer Schutz gewährt werden muß.

Fr. 11 commodati (13, 6), im Zusammenhange mit fr. 10 § 1 eod.

Bei anderen scheinbar abweichenden Gesetzen muß entweder dieselbe Beschränkung, welche dem zuletzt angeführten Gesetze durch das unmittelbar Folgende hinzugefügt worden, subintelligirt werden, oder es ist anzunehmen, daß sie den Fall vorausgesetzter selbsteigener Ausrichtung, oder einen Fall, in dem aus der Natur des Verschuldens Angestellter auch ein Verschulden des Dienstherrn in der Auswahl derselben gefolgert werden darf, bezielen. Dazu kömmt, daß derjenige, welcher die im Königreiche Hannover als Staatsanstalt anzusehenden Eisenbahnen benutzt, zwar erwarten darf, daß zur Abwendung von Gefahren thunlichst sichernde Vorschriften ertheilt, und zur Handhabung derselben tüchtige Personen angestellt seien, gleichwohl sich bewußt sein muß, daß auch durch Anwendung des höchsten Fleißes in beiden Beziehungen nicht jedes Gefahr bringende Verschulden ausgeschlossen werden kann. (Siehe J. A. Seuffert's Archiv Bd. 13. S. 188 u. flgde.)

*) Von einem Mitgliede des Obergerichts zu Wolfenbüttel ging dem Verfasser hierüber folgende schätzenswerthe Mittheilung zu: Unfälle von Passagieren haben wir auf unseren Eisenbahnstrecken noch nicht zu beklagen gehabt und es sind daher bei unseren Gerichten auch noch keine Entscheidungen über die von Ihnen erwähnte Frage ergangen. Da jedoch der Passagier auf Grund seines Transportvertrages von Seiten des Unternehmers Diligenz präftirt verlangen kann, so würde ohne allen Zweifel bei uns die Eisenbahnverwaltung wegen der durch Verschulden der ausführenden Beamten herbeigeführten Verletzungen zum Ersatz verurtheilt werden, da nach den hier befolgten Rechtsgrundsätzen jeder Unternehmer, welcher die ihm contractlich obliegenden Leistungen durch Andere verrichten läßt, für diese von ihm substituirten Personen einstehen muß und nicht etwa, wie der zur Substitution befugte Mandatar, welcher nicht

Was die übrigen norddeutschen Staaten mit Ausnahme des Königreichs Preußen, ferner Holsteins und Mecklenburgs sowie der sächsischen Großherzogthümer und Herzogthümer und der anhaltischen Herzogthümer angeht, so hat es bei dem geringen Territorialumfange dieser Staaten kein erhebliches Interesse zu wissen, wie ein solcher Rechtsfall bei den Gerichtshöfen dieser kleinen Staatsgebiete entschieden werden würde. Es genügt zu bemerken, daß in fast allen diesen Staaten überwiegend noch das gemeine Recht in Geltung ist und daß Specialgesetze, die die Frage regelten, nicht vorhanden sind. Die Verhältnisse liegen sonach in diesen Staaten ähnlich wie im Königreiche Sachsen, wo es an einer festen Basis fehlt. Niemand weiß, was für einer Entscheidung er sich zu gewarten hat. Je nachdem eine etwaige Majorität eines Gerichtshofes nach dieser oder jener Seite hinneigt, wird dem beschädigten Reisenden sein Recht werden oder nicht werden.

Anders im Königreiche Preußen. Hier hat die Gesetzgebung schon zu einer Zeit, wo die ersten vier Eisenbahnen (die Berlin-Potsdamer, die Magdeburg-Leipziger die Düsseldorf-Elberfelder und die Rheinische) vorhanden waren, eingegriffen und die Verhältnisse für die ganze Monarchie geordnet.

Wir haben das Gesetz vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen im Auge. Es schlägt § 25 dieses Gesetzes hier ein. Er lautet dahin:

> Die Gesellschaft ist zum Ersatze verpflichtet für allen Schaden, der bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen ersteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist.
>
> Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.

---

seine eigenen, sondern fremde Geschäfte besorgt, nur für culpa in eligendo haftet. Der im Art. 400 des Handelsgesetzbuches enthaltene Satz wird nach hiesiger Praxis nicht als eine Singularität, sondern als Ausfluß und Anwendung eines allgemeinen Rechtsgrundsatzes betrachtet.

Dieses Gesetz vom 3. November 1838 wurde für die sämmtlichen preußischen Provinzen publicirt. Die Intention des Gesetzgebers ging dahin, gegen die Gefahren des Eisenbahnwesens möglichsten Rechtsschutz zu gewähren und für die gesammte Monarchie nach dieser Richtung hin gleiches Recht zu schaffen. Es lag hierzu um so mehr Veranlassung vor, als andernfalls in solchen Eisenbahnsachen nach drei verschiedenen Rechten entschieden worden wäre, nämlich in den Gebietstheilen Preußens, wo noch das gemeine Recht gilt, nach dem gemeinen Rechte, in Rheinpreußen nach dem rheinisch-französischen Rechte und in den übrigen Theilen der Monarchie nach dem allgemeinen Landrechte. Abgesehen von den kleinen Gebietstheilen Preußens, in denen noch das gemeine Recht gilt und wo die gemeinrechtlichen Controversen den Rechtszustand unsicher machten, forderte vor Allem auch der Stand des Allgemeinen Preußischen Landrechtes dazu auf, diese Bestimmung in § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 zu treffen,*) wogegen das in Rheinpreußen nach dieser Richtung hin geltende Recht eine wesentliche Reform durch diese Novelle nicht erfuhr und einer solchen wohl auch nicht bedurfte.

Von den sächsischen Großherzog- und Herzogthümern ist § 25 des preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 für die Thüringer und von den Anhaltischen Herzogthümern für die Anhaltische Bahn ausdrücklich recipirt.

Was Holstein betrifft, so sind die hier einschlagenden Verhältnisse seit dem Jahre 1840 durch die Bekanntmachung vom 19. Mai 1840 einigermaaßen normirt worden. Es constatirt § 22 derselben ganz allgemein die Ersatzpflicht der Bahn für alle Schäden, die bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen oder auch an anderen Personen entstehen, es sei denn, daß der Schaden durch eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall veranlaßt worden. Es dürfte diese Bekanntmachung ebenfals als eine Recipirung

*) Das Allg. Preuß. Landrecht ließ es zweifelhaft, unter welche seiner Bestimmungen der Eisenbahntransport zu subsumiren sei. Als locatio conductio operis konnte man ihn nicht auffassen, da das preußische Recht entgegen den Vorschriften des gemeinen Rechts diesen Vertrag sehr eng begrenzt, indem es ausdrücklich bestimmt, daß Verträge, welche keine eigentliche Production eines

des § 25 des mehrgedachten preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 anzusehen sein. In Mecklenburg ist durch Gesetz vom 23. Mai 1855 ebenfalls § 25 des preußischen Gesetzbuches vom 3. November 1838 recipirt worden.

Werfen wir noch einen flüchtigen Blick auf die außerhalb des norddeutschen Bundes gelegenen deutschen Staaten. — Was zunächst Oesterreich angeht, so stellten sich die Bestimmungen des allgemeinen österreichischen bürgerlichen Gesetzbuches als ungenügend dar. Die Vorschriften in §§ 1316 und 970 des gedachten Gesetzbuches über die civilrechtliche Haftpflicht der Fuhrleute u. s. w. ließen sich auf Eisenbahnen, soweit sie Personen transportiren, nicht anwenden, da sie nur den Gütertransport des Fuhrmanns im Auge haben, und die Vorschriften in § 1151 über den Lohnvertrag, d. h. über den Vertrag, wodurch Jemand sich zur Dienstleistung oder Verfertigung eines Werkes gegen einen gewissen Lohn in Geld ver-

---

Werkes, sondern eine Ortsveränderung, z. B. Transport von Waaren rc. bezwecken, unter den Begriff der „Verdingung eines Werkes" nicht fallen. Zweifelhaft war es, ob auf Eisenbahnen, die in der Hauptsache auf dem römischen receptum ruhenden Bestimmungen des Landrechtes über die Inhaber öffentlicher Landkutschen (siehe Erkenntniß des Geheimen Obertribunales zu Berlin vom 22. März 1846 in der Wochenschrift für die preußischen Staaten 1846 S. 236, ferner Erkenntniß des Oberappellationssenats des Kammergerichts zu Berlin vom 19. August 1845 in Ascher „zum Recht der Frachtfuhrleute" Berlin 1847; und Entwurf des Geheimen Obertribunals zu Berlin 4. Senat vom 23. November 1858 in Koch's Deutschlands Eisenbahnen Anlage XXX. a. S. 303.) oder die mehr auf die Principien der locatio conductio operis basirten Vorschriften über Privatfuhrleute anzuwenden waren. Gleichviel ob man den einen oder anderen Weg betrat, die einschlagenden Gesetzesbestimmungen blieben ungenügend. Um nur eins zu erwähnen, so können die Inhaber öffentlicher Landkutschen nach preußischem Rechte gleich den Rhedern sich von jedem Schädenanspruche durch Abtretung des Fahrzeuges, der Zugthiere und der Frachtgelder befreien; während wieder entgegen den sonst bei Nichterfüllung von Verträgen geltenden Beweisregeln Privatfuhrleuten gegenüber jede Schuld, zu deren Vertretung sie von dem Reisenden oder Befrachter belangt werden, zuvörderst zu beweisen ist. Siehe Koch's Lehrbuch des Preußischen gemeinen Privatrechts § 414 not. 27 und Bessel und Kühlwetter, preuß. Eisenbahnrecht S. 210, wo es heißt: „da keine gesetzliche Präsumtion des Verschuldens durch das Allgemeine Landrecht eingeführt ist, muß dem Fuhrmann mindestens ein Verschulden nachgewiesen werden." Es lag sonach aller Anlaß vor, legislativ einzugreifen, um den mit dem Eisenbahnwesen verbundenen Rechtsverhältnissen gleich vom Hause aus eine festere und mehr rationelle Basis zu geben.

pflichtet (das österreichische Gesetzbuch wirft locatio conductio operis und operarum trotz ihrer großen Verschiedenheit in eins zusammen) stellten sich auch als ganz unzureichend dar. Mit Rücksicht auf diese ungenügenden Zustände wurde in § 19 der unterm 16. November 1851 mit Gesetzkraft erlassenen Eisenbahnbetriebsordnung bestimmt, es sollen die Bahnunternehmer für die durch eigenes oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügte Beschädigungen: 1) im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesetzlichen Anordnungen; 2) in Ermangelung solcher nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz haften.*) Durch diese Vorschrift ist die Frage doch etwas geregelt und wenigstens das Eine festgestellt, daß die Bahnverwaltung ihre Leute zu vertreten hat. — In Baiern haben wir es mit viererlei Civilrechten zu thun. In den alten Stammprovinzen des Landes kommt das bairische Landrecht mit subsidiärer Geltung des römischen Rechtes, in den meisten neu erworbenen Gebietstheilen in Franken und Schwaben, insbesondere in den Bisthümern Würzburg und Bamberg, dem Fürstenthum Aschaffenburg, dem Gebiete von Nürnberg und vielen schwäbischen Districten dagegen das gemeine Recht mit zahlreichen Provinzial-, Particular- und Localstatuten zur Anwendung, während in den Fürstenthümern Ansbach und Baireuth das preußische Landrecht gleichfalls mit vorgefundenen Provinzialstatuten und in der auf dem linken Rheinufer gelegenen Pfalz das französische Civilrecht ohne Localstatuten die geltenden Civilrechte sind. An einem Specialgesetze für die Rechtsansprüche bei Passagierunfällen auf bairischen Eisenbahnen fehlt es gänzlich, ebenso

*) Stubenrauch sagt in seinem Commentar zum allg. östr. bürgerl. Gesetzbuche not. 2. zu § 1317, es scheine ihm durch diesen § 19 der Betriebsordnung dermalen die Haftung der Eisenbahnunternehmung für persönliche Beschädigungen eine ausgedehntere zu sein. Den Zustand der Gesetzgebung vor Erlaß dieser Betriebsordnung schildert er als sehr ungenügend. Er bemerkt, mit Recht habe damals Dr. J. N. in der Zeitschrift für östreich. Rechtsgel. 1847 II. S. 492 die Behauptung vertheidigen können, daß eine Eisenbahnunternehmung für persönliche Beschädigungen nur erst dann hafte, wenn sie durch ihren Repräsentanten (Direction) entweder ein allgemeines oder ein besonderes Gesetz durch Handlung oder Unterlassung verletzt, hierdurch ein Verschulden begangen habe und dieses Verschulden ihr bewiesen werde.

an maaßgebenden Präjudicien des obersten Gerichtshofes, da ein solcher Eisenbahnunfall noch nicht zur Entscheidung gekommen ist. Es würde in solchen Fällen sonach nach dem bezüglichen in Baiern geltenden Rechte, je nach dem dieses oder jenes Recht in Anwendung zu kommen hätte, unter Mitberücksichtigung der für die Regelung des Postdienstes erlassenen Verordnungen zu entscheiden sein.

In einem Aufsatze in Seuffert's Blättern für Rechtsanwendung (I. Bd. S. 17 und folg.) über Beschädigungen bei Transport-Unternehmungen zu Lande (Lohnkutscher, Frachtführer, Posten und Eisenbahnen) spricht sich J. A. Seuffert dahin aus: der Unternehmer hafte für Verlust und Beschädigungen, die an den zum Transport übernommenen Sachen oder Personen durch seine oder seiner Dienstleute Schuld erstehen, doch solle ein Verschulden nicht anzunehmen sein, si omnia facta sunt, quae diligentissimus quisque observatus fuisset. Er bemerkt weiter: diese Grundsätze kämen auch im Gebiete des bairischen Landrechtes zur Anwendung. Die Verordnung vom 20. März 1823 über die Haftung der k. Postanstalten bestimmt: das königl. Postwesen haftet für die gute Beförderung auf den k. b. Postwagen und für die sichere Bestellung der im Inlande abzugebenden Frachtstücke und leistet den vollen Ersatz des getreulich angegebenen Werthes im Falle durch Schuld eines k. Postbediensteten ein Frachtstück in Verlust kommt oder beschädigt wird. Durch oberstrichterliches Erkenntniß ist wiederholt entschieden worden, daß diese Verordnung auch auf die Ansprüche wegen persönlicher Beschädigung von Passagieren Anwendung leide. Später erschien eine Verordnung vom 10. Juni 1858, enthaltend allgemeine Bestimmungen über die Benutzung von königlichen Posten in Baiern. Es heißt daselbst § 105: bei den Eilwagenfahrten hat die Postanstalt, wenn ein Reisender körperlich beschädigt wird, für die auf die Wiederherstellung des Reisenden verwendeten unvermeidlichen Auslagen Ersatz zu leisten, vorausgesetzt, daß diese Beschädigung nicht durch einen Zufall oder in Folge eines Naturereignisses oder durch die Schuld des Reisenden selbst veranlaßt worden. Diese Bestimmungen über die Haftpflicht der Postanstalt würden nach einer mir zugegangenen Mittheilung einer juridischen Autorität Baierns zweifelsohne auch analog auf Passagiereisenbahnunfälle Anwendung leiden.

Man würde sonach dem vielleicht verstümmelten Passagier nur die unvermeidlichen Kurkosten und sonstige Verläge erstatten. Abgesehen von diesen Verordnungen, betreffend das Postwesen, so kann es nach den gegebenen Notizen wohl keinem Zweifel unterliegen, daß man in Baiern, auch so weit gemeines Recht gilt, den Unternehmer für seine Leute einstehen läßt. Der nurgedachte berühmte bairische Rechtsgelehrte Seuffert, der auf die bairische Rechtsübung immer von großem Einflusse war, hat stets in seinem Pandectenrecht an der Ansicht festgehalten, es habe der Unternehmer (conductor) für seine Leute zu haften.*) Dagegen schwanken die bairischen Gerichtshöfe (gleich den preußischen) noch in der Frage über die Beweislast in solchen Fällen der Nichterfüllung einer Verbindlichkeit. Bald legen sie dem Kläger den Beweis der Schuld auf, bald folgen sie der wohl richtigeren Ansicht und lassen dem Beklagten den Beweis der Nichtschuld nach. Gerade in Differenzen mit den Eisenbahnen, wo es sich um Schädenansprüche wegen Körperverletzung und Tödtung handelt, wird die Frage über die Vertheilung der Beweislast von hoher Wichtigkeit.

Was Württemberg angeht, so haben die dortigen Gesetzgeber und die Spruchcollegien immer dahin geneigt, in der Anwendung des Rechtes möglichst den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung zu tragen. Man hat dort schon seit frühen Zeiten die Principien des recepti auch auf die Fuhrleute ausgedehnt. In einem oberstrichterlich bestätigten Erkenntnisse vom Jahre 1846 wurde ausdrücklich mit Rücksicht auf „das Bedürfniß des Handels" und in Anlehnung an die in Art. 99 des französischen Handelsgesetzbuches aufgestellten Grundsätze entschieden, es sei der Spediteur nicht blos für die Auswahl des Frachtführers (diligentia in eligendo) sondern, wenn ihn auch in dieser Beziehung keine Schuld treffe, für jedes Versehen seines Stellvertreters verantwortlich und ersatzpflichtig.**)

---

*) Seuffert's praktisches Pandectenrecht II. Auflage. Es ist daselbst § 333, wo von der locatio conductio operis die Rede ist, zu lesen: Der Unternehmer (conductor) haftet für jedes Verschulden fr. 13. § 5., fr. 25. § 7., fr. 36 eod. Es macht keinen Unterschied, ob Verlust oder Beschädigung durch Verschulden des Unternehmers oder seiner Dienstleute zugehen.

**) Siehe Seuffert's Archiv Band 6 Nr. 243.

Es ist damit constatirt, daß die württembergischen Gerichtshöfe auch bei Beschädigungen von Reisenden den Fuhrmann oder den Bahninhaber für die omissa und neglecta seiner Leute einstehen lassen.

Die Rechtspraxis des vormaligen Kurfürstenthums und des Großherzogthums Hessen, soweit dort gemeines Recht gilt, ließ sich nicht constatiren. So weit im Großherzogthum Hessen und in Baiern das französische Civilrecht Geltung hat, kommen, was die hier zunächst interessirende Frage angeht, hauptsächlich die Artikel 1382 und 1384 des code civile zur Anwendung, wonach der Geschäftsherr allen Schaden zu vertreten hat, den seine Leute bei Ausübung ihrer Functionen verursachen. In Baden, wo, wie bekannt, ebenfalls französisches Recht gilt, bringt man, um die Haftpflicht der Bahn für ihre Leute bei Passagierunfällen zu begründen, überdem noch analog die über die voituriers par terre et par eau handelnden, auf den Prinzipien des römischen recepti ruhenden Artikel 1782 und flgd. des code civil zur Anwendung, obwohl sich dieselben ausschließlich nur auf den Gütertransport erstrecken, und macht sonach die Bahn nach Analogie der Bestimmungen des code civil über Gütertransport auch für jedes nicht unbeschädigte Befördern des Fahrgastes haftbar. Nur der Nachweis eines cas fortuit oder einer force majeure befreit von der Haftpflicht.*) — Noch wollen wir eines Urtheils des Stadtgerichts zu Frankfurt am Main vom Jahre 1858 gedenken.**)

*) Das hofgerichtliche Strafurtheil hatte festgestellt, daß der Locomotivführer den Zusammenstoß zweier Züge und damit die schweren Verletzungen des Klägers verschuldet hatte. Das Oberhofgericht zu Mannheim erkannte: (Siehe Seuffert's Archiv, Bd. 8 S. 79): die Eisenbahn ist eine öffentliche Anstalt, welche die Bestimmung hat, Personen und Sachen gegen eine gewisse Vergütung von Ort zu Ort zu befördern. Insofern vertritt die Eisenbahn die Stelle der Posten, der Frachtfuhren und ähnlicher Unternehmungen. Der Staat als Unternehmer dieser Anstalt haftet daher, wie der Fuhrmann und Schiffer, für Verlust oder Beschädigung der ihm zum Transport anvertrauten Sachen.

Diese Verantwortlichkeit ist wegen Gleichheit des Grundes auch anwendbar auf Personen, die sich der Eisenbahn anvertrauen. Wenn also Reisende durch Vergehen oder Versehen des bei der Eisenbahn angestellten Dienstpersonales beschädigt werden, so ist der Unternehmer für diesen Schaden verantwortlich, unbeschadet seines Rückgriffs auf den Urheber desselben.

**) Siehe Deutschlands Eisenbahnen von Koch. Marburg und Leipzig 1860. Anlage XVIII c. Bl. 212.

Es war ein Passagier durch einen Bahnunfall getödtet worden. Die Hinterlassenen klagten auf Entschädigung. Ein Beamter der Bahn hatte den Unfall veranlaßt. Das besagte Gericht erkannte mit Bezugnahme auf die bekannte Stelle, betreffend den Transport von Säulen L. 25 § 7 Dig. locati 19, 2 gegen den Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft unter Anderem auch dahin: es könne keinem Zweifel unterliegen, daß die Administrationen von Eisenbahnen bei dem Transport von Personen und Gütern für jede ihnen selbst oder ihrem Dienstpersonal zur Last fallende Verschuldung einzustehen und den Schaden zu ersetzen hätten, welcher durch eine solche Schuld veranlaßt worden.

Aus Vorstehendem ersehen wir, daß in der überwiegenden Mehrzahl der deutschen Staaten die Bahnverwaltung für ihre Leute haften muß. Es ist nun aber mit dieser Haftung der Bahn für ihre Leute bei weitem noch nicht Alles gethan. Eine große Anzahl von Bahnunfällen wird auch durch Fehler und Mängel des Bahnkörpers, der Transport- und Betriebsmittel veranlaßt. Man kann wohl behaupten, daß die eine Hälfte der Bahnunfälle in Versehen der Leute (Unterlassen des Weichenstellens, falsches Stellen der Weiche, falsches Signal, ungenügendes Bremsen, Nichtschließen des Bahnüberganges ꝛc.), die andere Hälfte in Mängeln des Bahnkörpers, der Transport- und Betriebsmittel ihren Grund hat. Läßt man die Bahnverwaltung nicht auch für diese Mängel, soweit sie sich nicht durch vis major exculpiren kann, einstehen — gleichviel ob die Bahnverwaltung oder ihr Personal eine Schuld daran trägt oder nicht — so kann von einem eigentlichen Rechtsschutze des reisenden Publikums noch gar nicht die Rede sein, denn die Bahn würde allemal, wenn man sie in solchen Fällen, wo ein Mangel des Bahnkörpers oder der Transport- und Betriebsmittel den Unfall verursachte, auf Schadenersatz verklagte, darzulegen suchen, daß alles im fehlerfreien Zustande sich befunden und sonach der Unfall sich als ein casueller darstelle, für den sie nicht aufzukommen habe. Des Beschädigten Sache wäre es dann, das Gegentheil, also die Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute zu erweisen. Man setze den Fall, die Dampfmaschine kommt aus dem Gleise und die Passagierwagen stürzen in Folge dessen vielleicht einen Abhang hinunter; eine Eisenbahnbrücke bricht zusammen, während der Zug

sich auf ihr befindet. In solchen und ähnlichen Fällen würde es der Bahnverwaltung vielleicht nicht schwer fallen, zu erbringen, daß sie den Fehler der Brücke bei aller Sorgfalt nicht habe bemerken können, daß die entgleiste Dampfmaschine im besten Stande gewesen. Wie sollte nun der beschädigte Fahrgast, wie sollten die Hinterlassenen des getödteten Fahrgastes im Stande sein, das Gegentheil, nämlich die Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute, d. h. den Mangel der nöthigen Sorgfalt darzulegen! Ein solcher Gegenbeweis würde nur in den seltensten Fällen zu erbringen sein. Er würde sich in demselben Maaße als probatio diabolica darstellen, wie der Beweis, daß der den Unfall veranlassende Bahnbeamte kein homo idoneus gewesen und sonach die Bahn eine culpa in eligendo treffe.

Wohl in allen Staaten Deutschlands mit Ausnahme Preußens und der Staaten, die § 25 des preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 recipirt haben, und etwa Badens, da Letzteres die auf dem römischen receptum ruhenden Bestimmungen des Code civil über den Gütertransport analog auf den Personentransport anwendet, würde, wie die Rechte dermalen sind, der Bahn bei solchen durch Mängel des Bahnkörpers, der Transport- und Betriebsmittel verursachten Schäden der Beweis des casus nachgelassen und dadurch der beschädigte Fahrgast in solchen Fällen faktisch rechtlos gestellt werden.

So liegen die rechtlichen Verhältnisse in Deutschland bei der Frage über Ersatz bei Bahnunfällen, die eine Körperverletzung oder Tödtung in ihrem Gefolge haben. Man muß diesen Rechtszustand im Allgemeinen einen ungenügenden nennen.

Gehen wir nun nach diesem Ueberblicke zu der Frage über, wie wohl die Rechtszustände zu bessern wären, so dürfte sich aus dem Vorstehenden ergeben, nach welcher Richtung hin die Gesetzgebung zunächst thätig zu sein hätte.

## I.

Es hätte dieselbe vor Allem auszusprechen:

> die Bahnverwaltung haftet dem Fahrgaste für alle durch ihre Leute veranlaßte Bahnunfälle, die eine Körperverletzung oder Tödtung in ihrem Gefolge haben.

Es wird dieser Satz einer besonderen Motivirung nicht bedürfen, nachdem schon das deutsche Handelsgesetzbuch in Art. 400 für den Güterverkehr statuirt hat, daß der Frachtführer für seine Leute zu haften habe, und nachdem in der Mehrzahl der deutschen Staaten auch schon dermalen beim Passagiertransport die Bahnverwaltungen für ihre Leute einzutreten haben. Unter den „Leuten" sind alle die zu verstehen, deren sich die Bahnen bei dem Transportgeschäft bedienen, gleichviel ob dieselben eigentliche Bahnbeamten, oder nur zeitweise oder auf Tagelohn angenommene Arbeiter sind. Es heißt daher ganz treffend in dem nur angezogenen Artikel des Handelsgesetzbuches: es hat der Frachtführer neben seinen Leuten auch noch für die anderen Personen zu haften, deren er sich bei Ausführung des übernommenen Transportes bedient. Eine solche Gesetzesbestimmung würde die Bahnen veranlassen, mit der höchsten Sorgfalt bei der Wahl und Placirung ihrer Leute zu verfahren. Sie würden namentlich ihr ernstes Augenmerk darauf richten, das Amt der Weichensteller, der Bahnwärter bei Uebergängen, der Locomotivenführer, der Telegraphisten ꝛc. nur in die Hände von durch und durch gewissenhaften Leuten zu legen und die Gehaltsverhältnisse der Bahnbediensteten, die solche schwer verantwortliche Posten haben, so zu stellen, daß sie tüchtige und bewährte Leute für solche Stellen erlangen könnten. — Die Haftbarkeit der Bahnverwaltung für die Schuld ihrer Leute stellt sich allerdings in den Fällen, wo die Bahn eine culpa in eligendo nicht trifft, als eine Haftung für den Zufall dar. Es liegt in Belastung der Bahn mit dieser Haftung unverkennbar eine gewisse Härte. Aber die Härte gegen den Fahrgast wäre eine noch größere, wenn er diesen Zufall tragen sollte, da ihm alle und jede Controle über das Bahnwesen und sein Personal entzogen ist. Man hat hier nur die Wahl zwischen zwei Härten. Recht und Billigkeit gebieten, sich für die geringere Härte zu entscheiden und demgemäß die Bahn mit dem Tragen des Zufalls zu belasten, da ihr mindestens doch die Möglichkeit gegeben ist, ihr Personal zu kennen und zu inspiciren.*) Das römische Recht mit seinen

*) Der Verfasser dieses kannte einen Bauer, der dem Trunke ergeben war, sein Gut verzechte und überhaupt ganz herunter kam. Er bewarb sich um eine

Imputationsprincipien paßt auf solche moderne Institute, wie Eisenbahnen und dergleichen, gar nicht mehr. Solche Verkehrsinstitute kannten die Römer gar nicht. Hätten sie das Eisenbahnwesen gekannt, so würden sie zweifelsohne eine Trennung der Schuld der Eisenbahnverwaltung und der Schuld ihres Personals nicht zugelassen, vielmehr eine unbedingte Repräsentation angenommen und demgemäß statuirt haben, daß Bahnverwaltung und Bahnpersonal als ein untrennbares Ganzes anzusehen seien und die juristische Person (Bahninhaber), da sie als solche physisch handlungsunfähig ist, für ihr Gesammtpersonal (Bahnverwaltung und Bedienstete), durch das sie allein zu handeln vermag, so einzustehen habe, wie jede physische Person für ihr eignes Thun und Lassen einzustehen hat.

Hat die Bahnverwaltung für die Schuld ihrer Leute einzutreten, so haftet sie demzufolge auch für deren verbrecherische Handlungen. Ein über die Verwaltung erbitterter Weichensteller stellt absichtlich die Weiche falsch, ein Unfall ereignet sich in Folge dessen. Selbstverständlich hat die Bahnverwaltung dafür aufzukommen. Sie hat aber auch dafür einzustehen, wenn Einer ihrer Bediensteten nicht in Ausübung seiner Funktionen einen Bahnunfall verursacht. Ein Schaffner wälzt auf die Schienenstrecke eines Bahnwärters, um vielleicht denselben vom Amte zu bringen, des Nachts einen Stein. Entsteht hierdurch ein Unfall, so hat für einen solchen ebenfalls die Bahn aufzukommen, da sie ihre Leute unbedingt zu vertreten hat. Sie darf sich damit nicht exculpiren können, daß sie nur für solche schuldvolle Handlung oder Unterlassung ihrer Leute einzustehen habe, die dieselben bei Ausübung ihrer Funktionen sich zu Schulden kommen lassen. Das römische receptum ließ auch den nauta ꝛc. für alle schadenstiftenden Handlungen seiner Leute haften, gleichviel ob sie gerade bei Aus-

Bahnwärterstelle und erhielt eine solche und zwar einen Posten in einem belebten Dorfe mit vieler Passage. Hier hatte er den Bahnübergang zu öffnen und zu schließen und auch noch eine Weiche zu stellen. Hätte sich ein Unfall durch die Nachlässigkeit dieses Beamten ereignet, so würde es immer noch große Schwierigkeit gehabt haben, die Bahn auf Grund der culpa in eligendo haftbar zu machen. Hat aber die Bahn unbedingt für ihre Leute einzustehen, so wird sie namentlich solche Posten nur mit Leuten besetzen, in Betreff deren Vergangenheit sie sich nicht mit producirten Zeugnissen und oberflächlichen Erörterungen begnügt, sondern die gewissenhaftesten Recherchen anstellt.

übung des Dienstes verübt wurden. Die Haftung der Bahnverwaltung setzt aber voraus, daß durch ihre Leute ein eigentlicher Eisenbahnunfall veranlaßt wurde. Sache der Richter würde es sein, im einzelnen Fall zu constatiren, ob ein Eisenbahnunfall vorliege. Ein solcher Eisenbahnunfall würde nicht vorliegen, wenn ein Conducteur vielleicht bei einer Nachtfahrt einen schlafenden Passagier mordete und dann beraubte. Das wäre ein Mord im Eisenbahncoupé, aber kein eigentlicher Eisenbahnunfall und hätte die Bahn hierfür nicht aufzukommen, wenn ihr nicht eine culpa in eligendo nachzuweisen wäre. Uns däucht, daß kein Anlaß vorliegt, die Bahnverwaltung auch für durch ihre Leute veranlaßte Unfälle, die nicht eigentliche Eisenbahnunfälle sind, haften zu lassen. Man darf auch nicht zu weit gehen. Zur Zeit, wo das prätorische Edict das receptum nautarum schuf, waren die socialen Zustände andere, als heutzutage. Der Prätor mochte seinen guten Grund haben, den nauta unbedingt für seine Leute eintreten zu lassen. Zu der grenzlosen Haftpflicht, mit der der römische nauta belastet wurde, liegt bei Bahnverwaltungen kein Anlaß vor, da dieselben sich ja meist in guten und gewissenhaften Händen befinden.

## II.

Wie wir schon bemerkt, würde weiter zu statuiren sein:

> Die Bahnverwaltung haftet für alle eine Körperverletzung oder Tödtung in ihrem Gefolge habenden Bahnunfälle, selbst wenn dieselben in unverschuldeten Mängeln des Bahnkörpers oder der Betriebs- und Transportmittel ihren Grund haben.

Wir haben schon weiter oben bemerkt, daß die Bahnverwaltung auch für die Mängel des Bahnwesens einzustehen habe, selbst wenn sie, bez. ihre Leute dieselben nicht kannten und bei aller Sorgfalt nicht kennen konnten. In Belastung der Bahn mit Tragung dieses casus liegt allerdings wieder eine Härte, aber eine größere Härte würde es sein, wenn der Fahrgast diesen casus tragen sollte, da ihm keine Controle zusteht und meistens jedes Urtheil über solche Dinge fehlt, während die Bahnverwaltung und ihre Leute täglich die Controle üben können und jederzeit Sachverständige zur Hand haben. Man denke an den Fall:

ein Personenzug geht die Anhöhe hinauf, die letzten Wagen entkuppeln sich oder machen sich los durch Reißen der Bindemittel, rollen zurück und werden von der Maschine eines später kommenden Zuges zertrümmert. Sollen nun der Beschädigte oder die Hinterlassenen der Getödteten sich in einen langwierigen Proceß mit der Bahn darüber streiten, ob dieses Losreißen ein casuelles Ereigniß oder die Bahn, bez. ihre Leute hierbei eine Schuld trifft? Wer soll das entscheiden! Es war ja Alles ein Trümmerhaufen, der binnen wenigen Stunden beseitigt werden mußte und selbstverständlich nicht so lange liegen bleiben konnte, bis etwa eine Gerichtsdeputation mit Sachverständigen auf Antrag der Beschädigten, bez. der Hinterlassenen der Getödteten kam, um die gerissenen Bindemittel aufzusuchen und zu besichtigen behufs der Constatirung, ob sie fehlerhaft bez. stark genug waren für die Last, die sie zu halten hatten*). Und so giebt es tausend und abertausend Fälle, wo es der Rechtsversagung ziemlich gleich käme, wenn man dem Fahrgaste bez. den Hinterlassenen des Getödteten anmuthen wollte, gegenüber der Bahn, die vielleicht im Wege des künstlichen Beweises darlegt, daß sie und ihre Leute schuldlos seien, zu beweisen, daß sie, die Bahn, oder ihre Leute diese oder jene positive Schuld treffe.

---

*) Man denke an das Eisenbahnunglück von Abergele im August letzten Jahres. Der irische Postzug, der London um 7 Uhr 15 Minuten Abends verließ, langte um 1 Uhr in Abergele an, nachdem etwa eine halbe Stunde früher ein Güterzug vorbei passirt war. Ueber Llandaulas hinaus entkuppelte sich ein Theil der Güterwagen. Die entkuppelten Wagen liefen eine kleine Anhöhe hinunter zurück und stießen mit dem Postzuge zusammen, wodurch Maschine, Tender und drei Waggons erster Classe zerschmettert wurden. Durch den Zusammenstoß mit der Locomotive explodirten mehrere Fässer Petroleum, die sich in den Güterwagen befanden, so daß nicht nur die Güterwagen, sondern auch die drei Waggons mit den Passagieren vollkommen verbrannten. Sechs und Zwanzig Menschenleben waren zu beklagen. — Ein solcher entsetzlicher Unfall kann sich jeden Tag auch auf deutschen Bahnen zutragen. Soll man nun in solchen Fällen den Hinterlassenen der Getödteten zumuthen, gegenüber der Bahn, die es unternimmt zu beweisen, daß Ketten und Kuppelhaken des Güterzuges in bestem Zustande gewesen, darzulegen und zu beweisen, daß dem nicht so war, vielmehr dieser oder jener an und für sich kleine Mangel die Ursache der Entkuppelung war! Wer soll, fernstehend der Bahn, einen solchen Gegenbeweis erbringen!

Ueberdem ist es ja, was jeder Sachverständige zugeben muß, Thatsache, daß circa achtzig Procent*) aller Unfälle auf Eisenbahnen durch eine Schuld der Bahnverwaltung bez. ihrer Leute und durch verschuldete Mängel des Bahnkörpers oder der Transportmittel erstehen, — mag auch immer diese Schuld oft verborgen liegen und nur den eingeweihten Sachverständigen bekannt sein — während circa zehn Procent von Unfällen in der eignen Schuld des Beschädigten, und die übrigen zehn Procent in unverschuldeten Mängeln des Bahnkörpers oder der Transportmittel ihren Grund haben mögen. Von diesen letzteren zehn Procent werden circa fünf Procent durch höhere Gewalt veranlaßt, wofür die Bahn selbstverständlich nicht einzustehen hat. Es würde daher die Bahn, wenn sie für alle Mängel des Bahnkörpers und der Transportmittel, soweit nicht höhere Gewalt vorliegt, zu haften hätte, nur ungefähr fünf Procent von Eisenbahnunfällen zu vertreten haben, bei denen weder sie noch ihre Leute eine Schuld trügen. Eine unpraktische Gesetzgebung würde nun, damit die Bahn diese fünf Procent casuelle, d. h. durch unverschuldete Mängel des Bahnkörpers und der Transportmittel veranlaßte Eisenbahnunfälle ja nicht zu vertreten hätte, bestimmen, daß die Bahn — mag sie auch unbedingt für ihre Leute zu haften haben — für die Mängel des Bahnkörpers und der Transportmittel nur dann einzutreten habe, wenn sie oder ihre Leute eine Schuld dabei treffe. Eine solche Gesetzesbestimmung würde zur Folge haben, daß die Bahn mindestens fünfzig Procent von verschuldeten Unfällen gar nicht zu

*) Die Statistik giebt uns allerdings andere Zahlenverhältnisse. So sollen nach den statistischen Nachrichten über die preußischen Eisenbahnen von den 44 Passagieren, die im Jahre 1866 auf preußischen Bahnen bei Unfällen der Züge verletzt wurden, nur 18 ohne ihre Schuld die Verletzung erfahren haben, während von den 21 Passagieren, die im besagten Jahre auf den bemerkten Bahnen getödtet wurden, nur 1 Passagier ohne eigene Schuld den Tod erlitten haben soll. Unverkennbar verdankt der Statistiker diese Notizen den Bahnverwaltungen, die nur zu sehr geneigt sind, überall wo die Tödtung oder Verletzung eines Reisenden erfolgte, die Schuld davon dem Reisenden selbst zuzumessen. So ausgezeichnet die statistischen Nachrichten über die preußischen Bahnen sind, so ist doch gerade nach dieser Richtung hin auf sie kein Verlaß.

vertreten hätte. Denn sie würde überall, wo es sich um Schadenersatz wegen eines Mangels des Bahnkörpers und der Transportmittel handelte, den Proceß aufnehmen, um darzulegen, daß der Mangel ihr nicht bekannt war und bei aller diligentia eines bonus paterfamilias nicht bekannt sein konnte. Nur Wenige würden das Wagniß unternehmen, sich mit der meist reichen Bahnverwaltung, bei der selbst einige Tausend Thaler Proceßkosten keine Rolle spielen, in einen vielleicht jahrelangen Proceß einzulassen. Eine praktische Gesetzgebung dagegen muß sagen: die Bahn mag neben den achtzig Procent Unfällen, wo sie oder ihre Leute eine Schuld trifft, auch die fünf Procent Unfälle, die ohne ihre oder ihrer Leute Schuld durch Mängel des Bahnkörpers und der Transportmittel veranlaßt wurden, mit übertragen und in Folge dieser partiell casuellen Haftung um so mehr Anlaß fühlen, alles Mögliche zu thun und nichts zu unterlassen, was eine Katastrophe, bei der meistens Menschenleben in Frage sind, abwenden kann. Und sie wird ihre Diligenz, die bei den Gefahren des Eisenbahnwesens eine um so mehr gesteigerte sein muß, um so mehr potenziren, je mehr sie weiß, daß sie nicht die Chance hat, durch kühnes Processiren die Zahl der den Angriff gegen sie wagenden beschädigten bez. verstümmelten Passagiere oder der Hinterlassenen getödteter Passagiere auf eine Minimalzahl zu reduciren, sondern daß sie im Gegentheil für jeden Unfall einzustehen hat, gleichviel ob culposer oder einfach casueller Natur, wenn er nicht durch höhere Gewalt veranlaßt ward, oder wenn nicht der Reisende durch eigne Schuld die Beschädigung bez. Tödtung sich zuzog.

Nach den Grundsätzen des römischeu recepti hatte der nauta ja auch für die Tüchtigkeit des Schiffes und des gesammten Zubehörs unbedingt zu haften. Er konnte sich nicht bei eintretendem Unfall damit entschuldigen, das Schiff sei von einem bewährten Schiffbaumeister gebaut und von tüchtigen Sachverständigen geprüft und fortan controlirt worden, es sei bei aller Diligenz der Fehler des Schiffes nicht zu erkennen gewesen und stelle sich somit der Schaden als ein von dem nauta nicht zu vertretender casueller dar. Mit einem solchen Einwand ward der nauta nicht gehört. Er hatte unbedingt, wenn er sich nicht durch einen als vis major anzusehenden casus exculpiren konnte, die

Ladung abzuliefern, oder den Schadenersatz zu gewähren. Das Züricher Civilgesetzbuch, das schon vor dem Erscheinen des deutschen Handelsgesetzbuchs die Grundsätze des recepti nautarum analog auf den Frachtfuhrmann anwendete, bestimmt ebenfalls in § 1654: „der Frachtführer haftet auch für den Schaden, den seine Knechte oder andere Bedienstete oder Zwischenfrachtführer oder seine Pferde oder seine Geschirre veranlaßt haben.“ Pferde und Geschirre der Eisenbahn sind deren Bahnkörper, Betriebs- und Transportmittel. Das deutsche Handelsgesetzbuch enthält für den Gütertransport im Principe dieselben Bestimmungen. Eine Bahn, die sich gegen die gleichmäßige Anwendung dieser Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs auf den Personentransport opponiren wollte, würde zunächst zu beweisen haben, daß die Waare ein werthvolleres Transportobject sei, denn der Mensch.

## III.

Wie schon aus Vorstehendem hervorgeht, und sich schließlich von selbst versteht, würde sich die Bahn zunächst durch den Nachweis

> einer den Unfall verursachenden höheren Gewalt von dem Schädenanspruche befreien können.

Sie hätte sonach neben der culpa auch noch den einfachen casus bis an die Grenze der vis major zu vertreten. Mit anderen Worten: das Gebiet der culpa würde erweitert, indem man es mit auf den einfachen casus erstreckte. Dieser einfache casus würde ihr ebenfalls als culpa angerechnet. Nur der als vis major sich darstellende casus wäre von ihr nicht zu vertreten. Es träte sonach eine Zweitheilung des casus ein. Man statuirte einen imputabelen und einen nicht imputabelen Zufall*).

*) Treffend sagt Bluntschli deutsches Privatrecht S. 115 sub 3: „Diese Unterscheidung innerhalb des Zufalls hat in der That ein praktisches Interesse. In den Fällen des gewöhnlichen Zufalles ist es meistens sehr schwer, zu einem sicheren Urtheile zu gelangen, ob durch Sorgfalt der Schaden hätte abgewendet werden können oder nicht, in den Fällen der höheren Gewalt dagegen (Naturereignisse, Feindesgewalt) ist es klar, daß der Einzelne ihr nicht widerstehen kann. Jene Unterscheidung schneidet daher in objectiver sicherer Weise die Streit- und Beweisfragen ab und eignet sich eben darum so vorzüglich für das Handelsrecht, indem der Handelsverkehr vor langwierigen Beweisfragen eine gerechte Scheu hat.“ — Der mehr objective Charakter der vis major ist der älteren

In jedem einzelnen Fall würde es Sache des Richters sein, zu bestimmen, ob etwa ein einfacher Zufall oder ob eine höhere Gewalt vorliege. Der Begriff der höheren Gewalt läßt sich in abstracto nicht fixiren. Es ist überwiegend quaestio facti, ob einfacher Zufall oder potenzirter Zufall (höhere Gewalt) vorhanden. Auch läßt sich kein Ereigniß, selbst kein Naturereigniß denken, das sich unter allen Umständen als höhere Gewalt darstellte. Die Schwierigkeit oder Unmöglichkeit, den Begriff der vis major bestimmt zu definiren, läßt es vom legislatorischen Standtpunkte aus wünschenswerth erscheinen, daß nicht im Allgemeinen festgestellt werde, die Bahn haftet für alles, was sich nicht als vis major darstellt, sondern daß in einer solchen Gesetzesbestimmung gleich gewisse Fälle des vertretbaren casus, also des casus, der in der Regel nicht als vis major angesehen werden soll, indicirt werden. Wir haben daher in Vorstehendem in Vorschlag gebracht, zunächst zu bestimmen, daß die Bahn einestheils ihre Leute, anderntheils aber selbst auch unverschuldete Mängel des Bahnkörpers, der Betriebs- und Transportmittel zu vertreten habe. Soweit der Bahnverwaltung in Betreff ihrer Leute eine diligentia in eligendo oder inspiciendo nicht zur Last fällt und soweit sie die Mängel des Bahnkörpers, der Betriebs- und Transportmittel bei aller Sorgfalt nicht kennen konnte, sind Unfälle, die nach der einen oder anderen Richtung hin sich ereignen, dann gleich als Fälle des einfachen vertretbaren casus gezeichnet, und man ist nicht der Gefahr ausgesetzt, daß dieser oder jener Gerichtshof solche Fälle eines einfachen casus etwa als Fälle der vis major ansieht *). Eine solche Gefahr liegt deßhalb nicht so

---

deutschen Rechtsanschauung eigen. Nach englischem Rechte — das sich nach dieser Richtung hin von allen römischen Einflüssen fern gehalten hat — werden unter vis major hauptsächlich nur acts of god (göttliche Schickungen) und Kings enemies (Feindesgewalt) begriffen.

*) Auch im deutschen Handelsgesetzbuch lesen wir in Art. 400: der Frachtführer haftet für seine Leute, während in Art. 395 gesagt ist, er habe für allen Schaden an den Gütern zu haften, sofern er nicht beweise, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt u. s. w. erstanden. Streng genommen ist Art. 400 überflüssig, da wer sich nur durch vis major exculpirt, mit Erfolg nicht einwenden kann, der Unfall sei durch ein Versehen seiner Leute veranlaßt worden.

fern, weil namentlich die Römer die Begriffe vis major und casus häufig als identisch gebrauchen. Die römischen Quellen lassen uns etwas im Unklaren, was eigentlich die Römer als casus und was sie als vis major ansahen. Bei dem receptum nautarum machten die Römer den nauta unbedingt für alle Schäden, die durch Handlungen und Unterlassungen seiner Leute, sowie durch Fehler des Schiffes erstanden, verantwortlich, sie forderten von ihm einen höheren Grad von custodia, als sonst bei den civilen Verträgen, die dem receptum zu Grunde lagen, verlangt wurde und bezeichneten alles das als Schaden höherer Gewalt, was nach Vorstehendem nicht von dem nauta zu vertreten war. Mit anderen Worten, die Römer fixirten gewisse Categorien von Fällen des ein für allemal zu vertretenden casus. Alle anderen Fälle des casus, selbst wenn sie sich als Fälle des sogenannten einfachen casus charakterisirten, nannten sie vis major. Vis major ist bei ihnen nicht ein besonders qualifizirter Zufall, sondern nur ein Zufall, der nicht als culpa angerechnet wird und sonach nicht zu vertreten ist *).

Auf der anderen Seite wird man aber auch gegenüber der Bahn nicht zu weit gehen dürfen. Der Richter wird bei der Frage, ob vertretbarer casus oder unvertretbare vis major vorliegt, immer ins Auge zu fassen haben, daß die Bahn nicht unverhältnißmäßige Summen zu einer möglichst absoluten Sicherung des Publikums gegen Unfälle aufwenden kann. Denn dann kann die Bahn eben nicht mehr bestehen. Man setze den Fall, der Blitz schlägt in die Locomotive ein und betäubt oder tödtet den Führer, worauf die Maschine dann ohne Leitung fortrennt und ein Unfall sich ereignet. Ein solches Ereigniß kann selbstverständlich nicht als vis major angesehen werden. Die Bahn muß alle Schäden tragen. Denn es gebührt sich, daß auf einer Locomotive neben dem Führer sich mindestens noch ein sogenannter Feuermann befindet, der im Nothfall, wenn dem Führer etwas zustößt, die Maschine handhaben kann. Eine solche Vorsicht erfordert keinen Aufwand, der im Mißverhältniß stünde zu dem Betriebscapitale, mit dem gemeinhin die Bahnen auskommen müssen,

*) Siehe den vortrefflichen Aufsatz von Goldschmidt über das receptum nautarum, Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht Bd. 3 Bl. 93 folgd.

wenn sie überhaupt bestehen wollen. Dagegen würde es als vis major anzusehen sein, wenn auch der Substitut des Locomotivführers vom Blitze mit betroffen würde und nun die ungeleitet fortrennende Locomotive den Unfall herbeiführte, denn man wird nicht beanspruchen können, daß auf der Locomotive jeder Führer noch zwei oder drei Substituten habe, die eventuell für ihn eintreten können. Ebensowenig wird man verlangen dürfen, daß alle Felswände längs des Schienenweges soweit abgetragen werden, daß ein Felssturz absolut unmöglich wird. Denn das würde wohl in der Regel einen Aufwand erfordern, der die Anlegung einer Bahn überhaupt in Frage stellte. Dagegen würde man allerdings von der Bahn fordern können, daß, wo nur die geringsten Anzeigen eines in Zukunft möglichen Felssturzes sich bemerkbar machten, schleunigst alle möglichen Vorsichtsmaßregeln ergriffen würden, selbst wenn man den Bahnbetrieb auf Zeit sistiren müßte.

Man sieht aus alledem, wie sehr hier alles in der Hand des Richters liegt. Wenn irgendwo, so ist es bei dem Begriff der vis major, wo die Gesetzgebung nur andeuten und gewisse Directiven geben kann, alles Uebrige aber dem verständigen, weisen und umsichtigen Ermessen des Richters zu überlassen hat. Die Casuistik ist unendlich und die Sprache zu ohnmächtig, als daß auf diesem Gebiet die Gesetzgebung irgend etwas Nennenswerthes leisten könnte. Der Richter wird die rechten Wege gehen und die rechte Mitte halten, wenn er den Begriff der vis major eng auffaßt und von der Bahn, die sich von ihrer Vertretungspflicht frei machen will, den Nachweis eines von außen kommenden, seiner Natur nach oder nach Lage der Sache unabwendbaren Ereignisses verlangt, andernseits aber auch, was die vorsorgliche Begegnung und Abwendung des Ereignisses und seiner schadenstiftenden Folgen angeht, von der Bahn nichts Unmögliches fordert.

## IV.

Selbstverständlich hat die Bahn auch
solche Verletzungen und Tödtungen nicht zu vertreten,
die der Beschädigte selbst verschuldete.

Die Bahn wird immer geneigt sein, dem Beschädigten eigene Schuld an der Beschädigung einzuhalten. Der Richter wird daher

mit vieler Umsicht und Gewissenhaftigkeit im einzelnen Falle zu ermessen haben, ob den Fahrgast wirklich eine Schuld treffe. Die Entscheidung kann dann schwierig werden, wenn einerseits die Bahn, andererseits aber auch der Fahrgast selbst an seiner Beschädigung Schuld trug. In England hat sich für solche Fälle eine gewisse feste Praxis gebildet. Man nimmt dort an, daß der Beschädigte keinen Anspruch auf Ersatz habe, wenn er die Folgen der Nachlässigkeit der Bahn durch Anwendung der gewöhnlichen Vorsicht (ordinary care) von sich hätte fern halten können. Die nordamerikanischen Gerichtshöfe*) erkennen meist dahin, daß ein Reisender, der bei einem Unfalle aus dem Eisenbahnwagen springt und dadurch beschädigt wird, von der Gesellschaft Entschädigung beanspruchen kann, wenn er wegen des eingetretenen Ereignisses aus wohlbegründeter Furcht für Leib und Leben aus dem Wagen sprang, insofern nicht zu erweisen ist, daß ihm kein Schaden getroffen haben würde, wenn er im Wagen geblieben wäre. Diese nordamerikanische Auffassung möchte man wohl als zu hart gegenüber dem Reisenden bezeichnen. Wem soll man anmuthen, bei einem bedenklichen Eisenbahnunfalle noch ruhig im Coupé sitzen zu bleiben! Die französischen Gerichtshöfe scheinen in solchen Fällen mehr das Rechte zu treffen. Auf einer französischen Bahn gerieth im Jahre 1857, während der Zug im vollsten Laufe war, ein Packwagen, der der vorletzte Wagen des Zuges war, in Brand. In dem unmittelbar hinter diesem Packwagen befindlichen Passagierwagen erster Classe, der sonach den Zug schloß, befand sich ein Mann mit Frau und Kind. Als die Feuerfunken des brennenden Packwagens an dem Fenster des gedachten Passagierwagens vorbeiflogen, der Rauch in denselben drang und die Gluth sich mehrte, anderseits aber kein Signal ankündete, daß das Zugpersonal von dem Unfalle Kenntniß hatte, öffnete die Frau den Schlag und sprang mit dem Kinde aus dem Coupé heraus. Mutter und Kind waren auf der Stelle todt. Der Gatte und Vater der Unglücklichen, der ebenfalls das Coupé verließ, kam mit einer leichten Körperverletzung davon. Bald wurde das Zugpersonal das Feuer gewahr, der Zug kam zum Stehen und das

*) Redfield a practical treatise on the law of Railways. Boston 1854. Pag. 334.

Feuer ward gelöscht. Es klagte nun der Gatte, der überdem noch drei Kinder hatte, in seinem und seiner drei Kinder Namen gegen die Bahn auf Entschädigung*). Er beanspruchte 50,000 Francs. Die Bahn ward auch zur Zahlung dieser Entschädigungssumme verurtheilt. Ihren Einwand, die Getödteten hätten den Tod selbst verschuldet, indem, wenn sie im Coupé geblieben, ihnen nichts

*) Gazette des Tribunaux vom 4. Juli 1858. Die Entscheidungsgründe des betreffenden französischen Urthels, soweit sie obige Fragen berühren, lauten wie folgt:

«Attendu que, dans l'espèce, le fourgon incendié devait être plus particulièrement l'objet de la vigilance des agents de la Compagnie; qu'ayant été plombé à la frontière, et devant ainsi rester fermé à tous jusqu'à Paris, il se trouvait par cela même privé de la surveillance intérieure appliquée aux autres fourgons de bagages, dans lesquels demeurent, pendant la marche des convois, un ou plusieurs préposés;

«Qu'il importait donc de le placer de manière à ce qu'il ne pût échapper à l'attention des chefs ou conducteurs du train, notamment à l'extrémité du convoi; ce qui, tout en le soumettant à une surveillance facile, offrait l'avantage de prévenir toute possibilité de communication du feu avec les voitures de voyageurs;

«Attendu que si de telles précautions avaient été prises, c'est aux agents de la compagnie, et non aux voyageurs impuissants à se faire entendre, que seraient parvenus les premiers indices, à l'apparition desquels les signaux d'arrêt etant aussitôt donnés, toute espèce d'accident eût été évitée.

«Attendu que pour repousser la responsabilité qui résulte contre elle des faits qui viennent d'être rappelés, la Compagnie accuse ellemême le demandeur d'imprudence, en faisant observer que si, au lieu de se précipiter sur la voie, il fût demeuré à sa place, lui et les siens auraient échappé à tout danger;

«Attendu qu'on ne peut s'arrêter à cette dernière considération; qu'en effet, il faut avant tout rechercher si, tel qu'il s'est manifesté, le danger était de nature à jeter le trouble dans l'esprit des voyageurs et à les pousser à quelque résolution extrême;

«Attendu que l'instruction à laquelle il a été procédé ne peut, à cet égard, laisser aucune espèce de doute; qu'il en résulte que l'odeur et la fumée avaient déjà pénétré dans le compartiment occupé par le sieur Villier et sa famille, puis des étincelles, puis une chaleur dont l'intensité croissante ne faisait que trop bien comprendre le voisinage et les progrès du feu; qu'enfin les cris d'alarme étaient demeurés impuissants: situation en présence de laquelle on comprend que les voyageurs n'aient pu conserver toute leur liberté d'esprit, et reconnaître qu'il était plus sage et plus prudent d'attendre encore;

widerfahren wäre, warf der Gerichtshof mit dem Bemerken zurück, man könne nicht dem Passagier anmuthen, unter solchen Umständen noch im Coupé zu bleiben; es sei vielmehr entschuldbar, wenn der Passagier bei einer solchen Katastrophe die Ruhe des Geistes verliere und sich zu retten suche und wenn die Verunglückten durch dieses Springen aus dem Wagen sich ihren Tod geholt, der, wenn sie im Wagen geblieben, sie nicht erreicht hätte, so habe mindestens die Bahnverwaltung nicht das Recht, ihnen deshalb einen Vorwurf zu machen und ihr Handeln als ein schuldvolles zu bezeichnen, da sie selbst in der Schuld sei, indem sie, bez. ihre Beamten und Leute, bei mehr Vorsicht das Ausbrechen des Feuers hätten verhindern können, eventuell aber Einrichtungen da sein mußten, um von dem Ausbrechen eines solchen Feuers, während der Zug im Laufe ist, unverweilt Kenntniß zu haben.

Wir haben bis jetzt nur die Fälle in's Auge gefaßt, wo ein Fahrvertrag mit der Bahn vorlag. Ein solcher Vertrag geht dahin, den Fahrgast, in der Regel gegen Zahlung des Fahrgeldes, an einen bestimmten Ort zu befördern und ihn wohlbehalten dort anlangen zu lassen. Nun werden aber auch sehr oft Leute durch das Eisenbahnwesen verletzt oder getödtet, die keinen Fahrvertrag mit der Bahn eingegangen sind, überhaupt die Beschädigung nicht als Bahnreisende erfahren. Wie steht es nun mit deren Rechtsschutze! —

Nach unserem Dafürhalten sind hier unsere deutschen Rechte, mit Ausnahme Preußens und der kleinen Staaten, die das preußische Gesetz vom 3. November 1838 bez. § 25 desselben recipirt

---

«Attendu que s'il est permis de leur adresser à cet égard quelque reproche, ce droit ne saurait appartenir à celui qui, par son imprudence ou par un défaut de précaution, a été la cause première et directe du péril auquel ils ont cherché à échapper;

«Que la compagnie ne peut donc, sous aucun rapport, se soustraire à la responsabilité qui est justement revendiquée contre elle; . . . .

«Par ces motifs:

«Condamne la compagnie du chemin de fer de l'Est à payer à Villier et à ses trois enfants mineurs la somme de 50,000 fr. à titre de dommages-intérêts;

«Et condamne en outre la compagnie du chemin de fer de l'Est en tous les dépens.

haben, noch ganz ungenügend *). Das Drängen des allgemeinen Rechtsgefühles, das Verlangen nach Schutz gegenüber dem eben so mächtigen als unter Umständen gefährlichen Bahnwesen hatte es in Deutschland wohl dahin gebracht, daß viele noch nach gemeinem Rechte oder nach einer auf den Principien des gemeinen Rechts ruhender Particulargesetzgebung erkennenden Gerichtshöfe dahin neigten, bei der locatio conductio operis das Einstehen des conductor für die Versehen seiner Leute anzunehmen, aber damit kam man nur dem Fahrgaste, der mit der Bahnverwaltung einen Transportvertrag eingegangen war, zur Hülfe. Dagegen kennen wir keinen deutschen, nach gemeinem Rechte oder nach auf gemeinem Rechte basirten Particularrechten entscheidenden Gerichtshof, der erkannt hätte, daß die Bahn auch Dritten gegenüber für die schädigenden Handlungen ihrer Leute einzustehen habe. Man ließ die Bahn für Schädigungen in außercontractlichen Verhältnissen nur dann für ihre Leute haften, wenn ihr nachgewiesen werden konnte, daß sie in Betreff der Wahl bez. Postirung der betreffenden Bediensteten, die den Unfall veranlaßten, eine Schuld traf. Ja einige Gerichtshöfe wollen die actio Legis Aquiliae, die der Beschädigte gegen die Bahnverwaltung anzustellen hätte, überhaupt gegen eine juristische Person nicht zulassen, weil nach römischem Rechte ex Lege Aquilia nur Derjenige, den das Verschulden treffe, nie aber die juristische Person selbst belangt werden könne**).

Man nehme folgenden Fall: ein Bahnwärter versieht das Signal und unterläßt es demzufolge, den Bahnübergang recht-

*) Außer in den angeführten Staaten läßt man noch in Oesterreich auf Grund § 19 der Betriebsordnung vom 16. November 1851, sowie in den deutschen Staaten, wo das französische Civilrecht gilt, die Bahnverwaltung auch bei außercontractlichen Schädenfällen doch wenigstens für ihre Leute haften.

**) In dem in der Note Bl. 14 angezogenen hannöverschen Urtheile wird die angestellte Schädenklage auch als Actio Legis Aquilia verworfen und dieß folgendermaßen motivirt: nach der Lex Aquilia setzt eine Verpflichtung des Dienstherrn, für den durch seine Dienstleute zugefügten Schaden zu haften, ein Verschulden in der Auswahl der letzteren voraus. Auch würden bei dessen Vorhandensein nach dem Wesen der auf einem Delicte beruhenden Klage nicht eine juristische Person, sondern nur diejenigen ihrer Vertreter, die das Verschulden trifft, in Anspruch zu nehmen sein. —

zeitig zu schließen. Ein plötzlich kommender Bahnzug trifft einen Kutschwagen mit Personen auf dem Uebergange. Der Wagen wird zertrümmert, und seine Insassen werden verwundet bez. getödtet. Die Bahnverwaltung würde einer Schädenklage der Hinterlassenen — wenn man eine solche Klage als gegen eine juristische Person gerichtet, überhaupt zuließe — mit Erfolg einhalten können, der Bahnwärter sei ein sonst sehr zuverlässiger Beamter, dem man ein solches Versehen nicht zutrauen konnte. Durch diesen leicht zu erbringenden Beweis würde die Bahn frei von dem Ersatzanspruch und in diesen, wie in allen anderen gleichartigen Fällen könnten die Beschädigten, bez. die Hinterlassenen der Getödteten ihre Schädenansprüche nur gegen den Bahnbeamten richten, der den Unfall verschuldete*). Und wie oft sind schon solche und

*) Im Königreich Sachsen kam folgender Fall zur Entscheidung: Ein Dampfschiff ging die Elbe stromaufwärts. Es stieß hierbei auf einen im Wasser liegenden Anker dermaßen auf, daß der Boden des eisernen Schiffskörpers ein Loch bekam, infolge dessen das Schiff sich mit Wasser füllte, die Fahrt aufgeben mußte, und einer siebentägigen Reparatur bedurfte. Der Anker gehörte zu einem in der Nähe des Unfalles gelegenen Frachtkahne. Die Dampfschifffahrtsgesellschaft klagte nun auf Schadenersatz gegen den Eigenthümer des Frachtkahnes, der diesen durch den Steuermann hatte führen lassen. Die Klage ward von den sächsischen Gerichtshöfen unter Anderem auch deshalb mit abgewiesen, weil Kläger sich nicht darauf bezogen, bez. nicht dargethan habe, daß der Schiffseigenthümer wissentlich eine der Schifffahrt unkundige und nachlässige Person mit der Führung des Schiffes betraut habe. (Siehe Wochenblatt für merkwürdige Rechtsfälle 1852 S. 409 u. fgd.) Analog würden sonach die sächsischen Gerichtshöfe, — wenn sie nicht inmittelst anderer Ansicht geworden — bei Unfällen, wie der obbemerkte, von dem Kläger beanspruchen müssen, daß er nachweise, die Bahnverwaltung habe wissentlich einen unzuverlässigen Bahnwärter angestellt. Eine solche Beweisaufgabe stünde ziemlich der vollständigen Rechtsversagung gleich. Die sächsischen Gerichtshöfe scheinen sich hierbei auf L. 27, § 11 ad legem Aquil. (9, 2) gestützt zu haben. Betrachtet man diese Stelle isolirt, so kann man zu einer solchen Auffassung wohl kommen, betrachtet man sie aber mit Rücksicht auf das gesammte System der römischen Imputationslehre, so gelangt man zu der auch von den meisten deutschen Gerichtshöfen befolgten Ansicht, daß ein Jeder für außercontractlichen Schaden seiner Leute dann einzustehen hat, wenn ihm eine culpa in eligendo zur Last fällt, mag auch immer diese culpa sich nur als levis culpa darstellen, wogegen man in der vorliegenden Entscheidung anscheinend davon ausging, daß nur dolus in eligendo oder die ihm gleich zu achtende culpa lata in eligendo in Fällen des außercontractlichen Schadens den Geschäftsherrn für seine Leute haftbar machen.

ähnliche Unfälle durch nicht rechtzeitige Schließung der Bahnbarrière auf deutschen Eisenbahnen veranlaßt worden!

Nach unserem unmaaßgeblichen Dafürhalten darf ein Unterschied zwischen Fahrgast und Nicht-Fahrgast nicht statuirt werden. In demselben Maaße wie dem Fahrgast muß auch dem Dritten bei Eisenbahnunfällen Rechtsschutz gewährt werden. Sie können gleiche Rechte beanspruchen. Ja, man könnte sogar behaupten, daß der Dritte, der ruhig seines Weges geht, und plötzlich durch eine anrollende Maschine oder einen dahinrasenden entkuppelten Wagen verletzt wird, größere Ansprüche auf Rechtsschutz habe, denn der, der um der schnellen Beförderung willen die Bahn benutzt; denn der Letztere muß wissen, daß die Fahrt mit der Bahn nicht ohne Gefahr ist. Es ist nur recht und billig, wenn man die oben unter I. bis mit IV. aufgeführten Bestimmungen in demselben Maaße auch dem Dritten gegenüber zur Geltung bringt. Wie dem Fahrgaste gegenüber, so mag auch die Bahn dem Dritten gegenüber unbedingt für ihre Leute, so wie für selbst unverschuldete Fehler und Mängel des Bahnkörpers, der Transport- und Betriebsmittel zu haften haben, und sich von dieser Haftung nur durch den Nachweis befreien können, daß der Betreffende entweder selbst die Schuld an der Beschädigung trug, oder daß ein von außen kommendes unabwendbares Ereigniß die Katastrophe veranlaßte.

Die im deutschen Proceßrecht gängen und gäben Grundsätze über die Beweislast bei der Klage aus dem Delicte dürften durch eine solche Bestimmung allerdings wesentlich alterirt werden. Denn dermalen muß, wer mit der actio Legis Aquiliae vorgeht, zunächst die Schuld des Anderen darthun. Es geht allerdings auch eine Ansicht dahin, daß bei Eingriffen in fremde Rechtssphären durch positive Handlungen der Verletzte des Beweises zu entheben, dagegen aber der Beschädigende mit dem Beweis der Nichtschuld zu belasten sei. Doch dürften gegen diese Auffassung mit Recht Bedenken zu äußern sein, da nicht das blose damnum datum, sondern das injuria damnum datum das Fundament der Aquilischen Klage ist. Dagegen gebietet ganz energisch die Billigkeit, den dritten Beschädigten in seiner Klage gegenüber der Bahnverwaltung auf Schadenersatz der Beweislast zu entbinden, und vielmehr die Bahn mit dem Beweis der Nichtschuld zu

beschweren. Auch haben schon hin und wieder deutsche Gerichtshöfe in solchen Ersatzklagen Dritter gegen die Bahn rein aus dieser Rücksicht die Beweislast in der angegebenen Weise geregelt.*)

*) In einem Processe, betreffend den Anspruch eines Passagiers auf Entschädigung wegen körperlicher Verletzung auf der Eisenbahn, sprach sich die Tübinger Juristenfacultät in einem Urtheile vom Jahre 1858 über die Frage, ob auch, wenn man die Klage als Actio Legis Aquiliae ansehe, die beklagte Bahn (Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft) die Beweislast treffen werde, unter Anderem dahin aus: faßt man die von dem Kläger mit der Contractsklage eventuell zur Hand genommene Klage aus einem damnum injuria datum ins Auge, so würde es sich immerhin noch fragen, ob nicht in Fällen, wie der vorliegende, abweichend von der sonst geltenden Regel, den Beklagten der Beweis der Nichtverschuldung treffe rc. Es können positive Eingriffe in eine fremde Rechtssphäre vorkommen, welche das Merkmal der Verschuldung so sehr an sich tragen, daß ein weiterer Beweis nicht wohl gefordert werden kann. Es wird dies z. B. vielfach da der Fall sein, wo man durch unmittelbare Thätigkeit in fremde Gerechtsame eingreifend, eine Verletzung verübt.

Zu vgl. J. de leg. Aquil. IV. 3. §. 2 u. 3
D. ad leg. Aquil. IX. 2. 1. 7. §. 1. 9. pr. §. 1. 3. 1. 27. §. 6. seg. §. 17. seg. 1. 29. §. 5.

Es giebt aber auch Beschädigungen und Verletzungen, die an sich das Dasein einer Verschuldung unentschieden lassen. Hier muß nun diese noch besonders dargethan werden, indem Umstände erhärtet werden, aus welchen sie hervorgeht. Es kann dies eintreten bei solchen Eingriffen, die mittelbar erfolgt sind, und bei welchen dann eine veranlassende Verschuldung zu erweisen ist, indem eben Thatsachen erbracht werden, die eine Verschuldung erkennen lassen.

Zu vgl. z. B. D. eod. 1. 7. §. 2. 1. 27. §. 9. 33. 1. 28. 1. 29. §. 2. 1. 30. §. 3. 1. 57.

Jedoch selbst für unmittelbare Eingriffe und Verletzungen giebt es Fälle, bei welchen eine Culpa noch besonders zu erweisen ist, so daß eben Umstände erbracht werden, aus welchen dieselbe geschlossen werden kann. Zu vergl. z. B.

J. de leg. Aquil. IV. 3. § 4 u. 5.
D. ad leg. Aquil. IX. 2. 1. 7. §. 8. 1. 11. 1. 39. pr.

Hält man diese Grundsätze fest, so ist es klar, daß, wie sehr man auch theoretisch die Beweislast hinsichtlich der Culpa dem zuerkennen muß, welcher mit der aquilischen Klage auftritt, doch die Umstände des einzelnen Falles nicht außer Acht gelassen werden dürfen. Sie wiegen schwer in der Frage vom Beweis der Culpa.

Was insbesondere den vorliegenden Fall anbelangt, so kommt zunächst in Betracht, daß der Regel nach sogenannte Unglücksfälle auf Eisenbahnen in einer Verschuldung ihren Grund haben dürften, mag dieselbe nun mit dem Bahnkörper, dem Betriebsmaterial oder dem Dienst zusammenhängen. Der

Die Bahn wird sich über eine solche Verlegung der Beweislast nicht beschweren können, denn da, wo sie bez. ihr Personal keine Schuld an dem Unfalle trug, wird es ihr in den meisten Fällen ein Leichtes sein, darzulegen, daß der Beschädigte an dem Unfalle

---

Eisenbahnverkehr ist darum nicht so gefährlich, weil eigentliche Unglücksfälle, damna fatalia, dabei häufiger vorkommen, sondern darum, weil er eine überaus große Sorgfalt und Pünktlichkeit in allen Beziehungen erfordert, und daher eher eine unheilvolle Nachlässigkeit eintreten kann. Aber deshalb ist die Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltungen nicht eine geringere, sondern eine weit größere. Aus demselben Grunde könnte sichs fragen, ob dem, welcher bei einer Eisenbahnfahrt verletzt worden ist, der Beweis der Schuld auferlegt werden solle, und ob man nicht vielmehr umgekehrt von dem auszugehen habe, was die Regel bildet, von dem Dasein einer Verschuldung.

Hierzu kommt noch folgende Erwägung. — Dem Reisenden steht auch nicht die geringste Controle bei diesem Verkehrsmittel zu Gebot, weder in Beziehung auf den Bahnkörper, noch in Beziehung auf Locomotive und Wagen, noch in Rücksicht des Dienstes. Ergiebt sich hieraus von selbst, welch ein hoher Grad von Sorgfalt den Eisenbahnverwaltungen nach allen Richtungen hin obliegt, so ergiebt sich hieraus auch ferner, daß, wenn ein Reisender bei einer Fahrt verletzt wird, die Verwaltung dann ihre Nichtverschuldung darthun muß, wo der Verletzte die aquilische Klage anstellen würde. Denn, wollte man dem letzteren die Beweislast auflegen, so hieße das: seine Klage in den meisten Fällen erfolglos machen. Abgesehen von einzelnen auffallenden Sorglosigkeiten und Vernachlässigungen, welche sich am Ende durch polizeiliche oder gerichtliche Untersuchung constatiren würden, wäre der verletzte Reisende beinahe nie im Stande, den Beweis der Verschuldung zu erbringen. Abgesehen nämlich von jenen auffallenden Sorglosigkeiten erfährt und weiß daher der Verletzte in der Regel auch nicht mit einiger Sicherheit, wo der Fehler gewesen sei, ob am Bahnkörper oder irgendwo am Dienste. Es sind dann gewöhnlich Sagen oder Gerüchte, die umherlaufen und auf die sich weder eine sichere Behauptung noch ein Beweisunternehmen gründen ließe. Unter diesen Umständen dürfte es sich wohl rechtfertigen, auch bei der Anstellung der Actio legis Aquiliae die Eisenbahnverwaltung mit dem Beweis der Nichtschuld zu belasten. Von diesem Standpunkte aus liegt auch in der Zuschiebung der Beweislast für die aquilische Klage an den Beklagten nicht eine Vermuthung für dessen Verschuldung, sondern eben eine der Natur der Verhältnisse angepaßte Normirung der Beweislast. So wenig man die den Beklagten treffende Beweispflicht der Nichtverschuldung, wenn eine Contractsklage angestellt ist, aus einer vermutheten Verschuldung ableiten kann, und ableitet, ebensowenig hier. Ob eine Verschuldung vorliege oder nicht, läßt der Richter dahingestellt, er regelt nur den Beweis nach der Sachlage.

Siehe Koch, Deutschlands Eisenbahnen. Anlage XVIII b. S. 206 u. fgd.

selbst Schuld trug, oder ein bestimmtes sich als vis major darstellendes Ereigniß die Katastrophe herbeiführte.

Der Bl. 16 angezogene § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 gedenkt auch nicht blos des Reisenden, sondern auch des Dritten, und läßt Diesem denselben Rechtsschutz wie Jenem angedeihen, indem er bestimmt:

> die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für alle Schäden, die bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, sowie auch an anderen Personen und deren Sachen erstehen &c. &c.

Bei seiner Berathung im Staatsrathe empfand man wohl, daß man, indem man der Bahn auferlegte, auch dem Dritten, also dem Nichtfahrgaste gegenüber den Beweis ihrer Nichtschuld zu führen, einen etwas ungewöhnlichen und kühnen Schritt that. Doch entschied man sich schließlich mit großer Majorität dafür, rechtlich den Dritten gleich wie den Fahrgast zu behandeln.

In den meisten Fällen wird die Bahn nachweisen können, daß der betreffende Beschädigte selbst Schuld an seiner Beschädigung trug. Sie wird dieses Beweises dann enthoben sein, wenn aus der Sachdarstellung des Klägers schon ganz von selbst seine eigene Schuld hervorgeht*). Und kann sie einmal ausnahmsweise die

*) In Holstein kam folgender Fall zur Gerichtsentscheidung:

O. W. klagte gegen die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn auf Schadenersatz wegen einer Verletzung am Arm, welche er, der mit einer Erlaubnißkarte zum Betreten der Bahn versehen gewesen, dadurch erlitten hatte, daß er, während er zwischen den Schienen der Bahn gegangen, durch einen infolge eines Sturmes vom Bahnhofe fortgetriebenen Packwagen, dessen Herannahen er nicht bemerkt hatte, niedergeworfen wurde. Kläger stellte vor, daß bei der Abfahrt des Wagens von dem Bahnhofe die größte Fahrlässigkeit vorgefallen sei und habe es an der nöthigen Vorsicht gefehlt, das fernere Fortlaufen des Wagens zu verhindern. — Das O.-G. zu Glückstadt hielt vorliegend die actio in factum ex l. Aq. gegen die beklagte Bahnverwaltung für begründet (l. 44. pr. D. 9, 2: in lege Aquil. et levissima culpa venit), da ein Versehen derselben darin gefunden werden müsse, daß sie zu einer stürmischen Jahreszeit in einer den Stürmen besonders ausgesetzten Gegend einen Eisenbahnwagen ohne weitere, durch irgend eine Verrichtung leicht zu bewerkstelligende Befestigung auf den Schienen stehen gelassen habe, wie denn auch nach gesetzlicher Bestimmung (Bekanntmachung vom 16./5. 1840 §. 22) die gefährliche Beschaffenheit der Unternehmung selbst als ein vom Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten sei. Dem Kläger, welcher zufolge der ge-

eigene Schuld des Beschädigten oder die höhere Gewalt nicht darthun — z. B. von einem bergaufgehenden Zuge entkuppeln sich Wagen, rollen herab und werden in dessen Folge Leute, welche die offenen Bahnübergänge passiren, verletzt oder getödtet — so trifft sie mit Recht die Haftpflicht, denn die Wagen eines Zuges

---

lösten Karte das Recht gehabt habe, die Eisenbahn zu begehen, sei eine Unvorsichtigkeit überall nicht beizumessen, indem derselbe nicht habe erwarten können, daß Eisenbahnwagen vom Winde getrieben auf der Bahn fahren würden, es liege ein casus mixtus (l. 8. §. 1. D. 9. 2.) vor, welchen nicht der Kläger, sondern die Bahnverwaltung veranlaßt habe. Da die Verletzung des Klägers nicht durch eine geschlagene Wunde verursacht sei, wurde die Forderung von Schmerzensgeld für unbegründet erachtet, dagegen wegen der ihm zugefügten Verstümmelung seiner Hand ihm eine Vergütung von 4 Mark Schl.-Holst. Courant per Woche vom Tage der Verletzung an gerechnet, sowie die erwachsenen bei beendigter Kur zu specificirenden Heilungskosten zugesprochen.

Das O.-A.-G. zu Kiel dagegen als höhere Instanz wies durch Erk. vom 30./3. 1850 die Klage als unbegründet zurück, im Wesentlichen aus folgenden Entscheidungsgründen: „aus der Thatsache, daß dem Kläger die Erlaubniß zum Betreten der Eisenbahn ertheilt wurde, ist eine besondere gegen den Kläger von der Beklagten übernommene Verpflichtung überall nicht zu entnehmen, vielmehr kann diese Erlaubniß nicht anders aufgefaßt werden, als daß sie nur unter der stillschweigenden und sich von selbstverstehenden Bedingung ertheilt worden ist, daß Kläger, indem er die Bahn betrete, sich selbst vor jedem möglichen Schaden in Acht zu nehmen habe, und mußte derselbe es wissen, mit welcher Gefahr die Betretung der Bahn und insbesondere einzelner Theile derselben möglicherweise für ihn verbunden sein könnte, mithin fällt demselben, indem er den zwischen den Fahrgleisen liegenden Theil betrat, und benutzte, eine Verschuldung bei dem Gebrauch der ihm ertheilten Erlaubniß zur Last, welche den Anspruch desselben auf Ersatz des bei dieser Benutzung der Bahn erlittenen Schadens ausschließt; anderentheils ist aber auch eine Verpflichtung der Beklagten, für die Beschädigung, welche Kläger erlitten, zu haften, aus den vom Kläger vorgebrachten Behauptungen überall nicht erkennbar, da eine positive Thätigkeit derselben oder der Bahnbeamten in Betreff des, außer der Fahrzeit in Bewegung gerathenen Packwagens gar nicht behauptet ist, und eine derselben etwa zur Last fallende Unterlassung von Vorsichtsmaaßregeln zur Verhinderung des Ablaufens oder der weiteren Fortbewegung des Wagens jedenfalls zur Begründung eines rechtlichen Anspruches auf Schadenersatz nur dann würde dienen können, wenn die Anwendung der etwa nicht beachteten Vorsichtsmaaßregeln durch eine gesetzliche Vorschrift den Beklagten ausdrücklich zur Pflicht gemacht wäre, während eine derartige gesetzliche Vorschrift so wenig überall vorhanden, als vom Kläger auf eine solche Bezug genommen ist."

Siehe Koch, Deutschlands Eisenbahnen. Anlage XXXIIIb.

sollen eben so mit einander verbunden sein, daß eine Entkuppelung nicht möglich ist.

Aus Vorstehendem geht von selbst hervor, daß es allein Preußen ist, das schon zu einer Zeit, wo die andern deutschen Staaten noch gar nicht daran dachten, die rechtlichen Verhältnisse des Eisenbahnwesens in einer ziemlich durchgreifenden Weise in diesem Gebiete ordnete. Es gehörte unzweifelhaft ein gewisser Muth dazu, schon damals so vorzugehen, wie es Preußen in seinem § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 gethan hat. Eine neue Gesetzgebung, sei es nun, daß sie sich blos auf den norddeutschen Bund erstrecke, oder daß sie im Wege der Convention sich über ganz Deutschland ausbreite, wird nichts Besseres thun können, als im Wesentlichen an diese preußische Gesetzgebung anzuknüpfen. Dem preußischen Staatsrath ist es zu danken, daß das Gesetz diese Fassung erhalten hat. Der Entwurf zu dem dermaligen § 25 lautete ursprünglich dahin:

> Für allen Schaden, der bei Transportbeförderung auf der Bahn durch irgend ein Versehen der von der Gesellschaft angestellten Beamten, Aufseher oder Wärter entsteht, ist dieselbe insoweit verhaftet, als der Schadenersatz von dem Beschädiger selbst nicht zu erlangen ist.

Der Staatsrath verwarf diese Entwurfsbestimmung als unpraktisch und unzureichend, worauf sodann aus der Berathung der obgedachte § 25 in seiner jetzigen Fassung hervorging*). So

*) Bei der Bedeutung dieses § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 wird es von Interesse sein, das Gutachten und die bezüglichen Verhandlungen des preußischen Staatsrathes kennen zu lernen, die den obgedachten Entwurf (damals § 19) in den § 25 des mehr gedachten Gesetzes umwandelten. Das Gutachten des Staatsrathes lautete wie folgt:

zu § 19 hat in den Verhandlungen des königlichen Staatsministerii wegen der Beschädigungen, die bei Gelegenheit von Transporten auf der Eisenbahn vorkommen, Herr Justizminister Mühler eine präsumtive Verpflichtung der Gesellschaft bis zum Beweise des Gegentheils ihrer Schuldlosigkeit vorgeschlagen. Es ist demselben entgegnet worden, daß diese Bestimmung allzusehr von den allgemeinen Rechtsgrundsätzen abweiche. Allein etwas Aehnliches gilt ja in der That bei der Verbindlichkeit der Gastwirthe gegen die Reisenden (A. L. R. II. 8. § 444 flg.), so daß jener Vorschlag viel für sich haben möchte. Sollte er aber auch nicht angenommen werden, so schienen doch den Abtheilungen folgende Erörterungen für die in § 19 ausgesprochenen Entschädigungsverpflichtungen nothwendig:

weit es sich um den Gütertransport handelt, hat das deutsche Handelsgesetzbuch unverkennbar an diesen § 25 angeknüpft und nur redactionell denselben noch feiner ausgearbeitet. Es erübrigt

1) daß der Beschädigte zuerst den nachlässigen Angestellten ausklagen soll, ist nicht zu verlangen, vielmehr muß die Gesellschaft haften, und kann dann Regreß an ihren Beamten nehmen.

2) Ebenso wird es dem Beschädigten oft unmöglich sein, bei einem augenscheinlich culposen Schaden das eigentliche schuldige Individuum zu ermitteln.

3) Ferner müßte auch die Gesellschaft haften für den Schaden, welcher entsteht

a) aus der fehlerhaften Beschaffenheit der Bahn oder der Werkzeuge; denn wenngleich dabei irgend Jemand nachlässig gewesen sein muß, so ist es doch dem Beschädigten nicht zuzumuthen, daß er denjenigen, welchen deshalb ein Vorwurf treffen mag, ausmittele;

b) oder auch aus der ganz unabwendbaren Natur der Unternehmung selbst. So z. B. scheint es bis jetzt nicht gelungen, die Feuersgefahr bei den schnell bewegenden Dampfmaschinen ganz abzuwenden und in England ist auf diese Weise mehrmals großer Schaden erstanden. In einem solchen Falle nun kann keiner Person irgend eine Schuld beigemessen werden. Allein es ist doch auch nicht den benachbarten Grundstücksbesitzern oder den Reisenden zuzumuthen, sich auf diese Weise beschädigen zu lassen, vielmehr scheint es gerecht, daß die Gesellschaft den Schaden trage, der aus der unvermeidlichen Gefährlichkeit ihres Gewerbes hervorgeht, mit Ausnahme desjenigen Schadens, den der Beschädigte selbst verschuldet, oder der durch äußere unabwendbare Ursachen entstanden ist. —

Das Protokoll der Staatsrathssitzung vom 6. Juni 1838 lautet dahin:

zu § 19 ist von den Abtheilungen bevorwortet worden, in Bezug auf den bei der Transportbeförderung entstandenen Schaden eine gesetzliche Vermuthung der Schuld wider die Gesellschaft aufzustellen, dergestalt daß diese zum Ersatz verpflichtet ist, wenn sie nicht nachweist, daß der Schaden bloß durch einen Zufall entstanden sei. Dieser Antrag wurde von mehreren Mitgliedern unterstützt und dafür angeführt:

der gedachte Grundsatz gelte und zwar in größerer Strenge in Frankreich bei allen ähnlichen Unternehmungen und sei in England bei den Eisenbahnen durch die darüber ergangenen Parlamentsacten ausdrücklich festgestellt worden. Dieselben fänden auch nach den Vorschriften des Allg. Landrechtes Theil II. Tit. 8, §§ 1734/35 und 2459/62 und Tit. 15. §§ 185/187 hinsichtlich der Fuhrleute, Schiffer und Posten Statt. Diese Vorschriften beträfen zwar zunächst nur das Verhältniß zu denjenigen Personen, welche sich der Schiffe, Fuhrwerke oder Posten zum Reisen oder zum Transport von Sachen bedienten; was aber von Beschädigungen derjenigen gelte, die sich freiwillig einer solchen Communicationsanstalt bedienten, müsse um somehr bei Beschädigungen

daher nur noch, daß die deutsche Gesetzgebung auch in Betreff des Personentransports diesen Paragraph zu ihrem Ausgangspunkte nehme.

Anwendung finden, die in Fällen zugefügt würden, wenn der davon Betroffene mit der Anstalt außer Verbindung geblieben sei und sich den mit der Benutzung derselben verbundenen Chancen nicht ausgesetzt habe. Die Nothwendigkeit, die fragliche Präsumtion aufzustellen, trete bei den Eisenbahnen in höherem Grade wie bei den vorgedachten Anstalten ein, weil es bei ersteren weniger als bei letzterer einem Dritten möglich sei, darzuthun, daß die Beschädigung durch die Schuld eines Eisenbahnofficianten entstanden und er der Schuldige sei.

In Erwiderung hierauf wurde bemerkt, daß die Rücksicht auf die Schwierigkeit oder Unmöglichkeit für den Beschädigten, den Eisenbahnofficianten, welche an der Beschädigung schuld seien, zu ermitteln, es zwar rechtfertige, den Entschädigungsanspruch unmittelbar gegen die Gesellschaft zuzulassen, außerdem aber noch die Präsumtion der Schuld aufzustellen, führe zu weit und widerstrebe den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, wonach jeder Entschädigungsanspruch durch den Nachweis eines Verschuldens begründet werden müsse. Die oben angeführten Vorschriften stellten auch die fragliche Vermuthung nicht positiv auf, sondern gingen davon aus, daß ein Versehen vorgefallen sei. Sodann sei auch in Betreff des Anspruchs auf Schadenersatz ein wesentlicher Unterschied zwischen denen, welche sich der Eisenbahn zur Transportbeförderung bedienten und anderen Personen dadurch begründet, daß erstere für den Transport eine Vergütung entrichteten, wodurch für die Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung entstehe, für allen Schaden einzustehen. Zu einer solchen Verpflichtung fehle es in Bezug auf andere Personen an einem Rechtsgrunde. Die vorstehenden Ansichten fanden jedoch keine Unterstützung, es ward vielmehr der Vorschlag:

> daß die Eisenbahngesellschaften allen bei der Transportbeförderung entstandenen Schaden und zwar ohne Unterschied ob solcher Personen, die sich der Bahn zur Transportbeförderung bedienen, oder einem Dritten zugefügt worden, zu ersetzen haben, wenn sie nicht nachweisen, daß der Schaden blos durch einen Zufall entstanden sei,

ohne Abstimmung als Beschluß angenommen.

Von den Abtheilungen ist ferner darauf angetragen worden, die Eisenbahngesellschaft auch dann zum Schadenersatze zu verpflichten, wenn der Schaden zwar nur ein zufälliger, jedoch ein solcher sei, der aus der Natur des Unternehmens selbst entstanden.

Einige Mitglieder sprachen sich gegen diesen Antrag aus, indem sie bemerkten, daß eine solche Verpflichtung bei keinem anderen feuergefährlichen Unternehmen oder Gewerbe, wie bei Dampfschiffen, mit Dampfmaschinen betriebenen Fabrikanstalten, Zuckerraffinerien, Schmieden ꝛc. stattfinde, und kein Grund obwalte, hinsichtlich der Eisenbahnen, bei denen eine größere Feuersgefahr nicht vorhanden sei, eine Ausnahme eintreten zu lassen. Es möchte sich rechtfertigen lassen, die fragliche Verpflichtung allgemein bei den mit besonderer Feuersgefahr verbundenen Anstalten einzuführen, dies werde aber nur unter gewissen

Werfen wir noch einen kurzen Blick auf die bezüglichen Gesetzgebungen Frankreichs, Englands und der vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die französische Gesetzgebung enthält keine speciell den Schutz der Eisenbahnpassagiere angehenden civilrechtlichen Bestimmungen. Während die Artikel 1782—1784 des code civil und der Artikel 103 des code de commerce sich sehr eingehend mit dem Gütertransporte beschäftigen und in ziemlich treuer Nachbildung der römischen Bestimmungen über das receptum dem Frachtführer die Ablieferung der erhaltenen Güter auferlegen, eventuell ihn zur unbedingten Entschädigung verpflichten, wenn er nicht nachweist, daß eine vis major bez. ein cas fortuit ihn verhindert habe, seinen contractlichen Verbindlichkeiten nachzukommen, ist nirgends speciell der Haftung für Beschädigung von Passagieren gedacht. Die französischen Gerichtshöfe basiren in allen solchen Fällen, wo es sich um Beschädigungen von Personen auf Bahnen handelt,

---

Modificationen geschehen können, und so lange es nicht geschehen sei, erschiene es nicht zulässig, die Eisenbahn speciell herauszugreifen; es würde daraus die Anomalie entstehen, daß die Eisenbahngesellschaft einen Schaden ersetzen müßte, welchen unter gleichen Umständen der Eigenthümer eines anderen feuergefährlichen Unternehmens nicht zu vergüten brauche.

Der Antrag der Abtheilungen wurde gegen die vorstehenden Einwendungen von ihren Mitgliedern vertheidigt, welche zur Unterstützung desselben anführten:

Die Eisenbahn sei von anderen feuergefährlichen Anstalten wesentlich darin verschieden, daß der Gefahr nicht durch polizeiliche Vorkehrungen vorgebeugt werden könne, die Bahn sich auch auf großen Strecken durch das Land ziehe, die Gefahr eine weit ausgedehntere sei und die benachbarten Grundbesitzer und Einwohner derselben in Folge der zum Vortheil der Eisenbahnen bewirkten Expropriation ausgesetzt würden. Diese eigenthümlichen Verhältnisse machten es dem Staate zur Pflicht, zum Schutze der Anwohner der Eisenbahnen besondere Fürsorge zu treffen, wie dies auch in England geschehen sei. Der Staat müsse die Gefährlichkeit der fraglichen Anlage im Gesetze anerkennen und danach die Rechtsfolgen bestimmen, um das Rechtsgefühl auszudrücken, welches seine Anordnungen überall beseelen müsse.

Der Präsident brachte hierauf die von den Abtheilungen gestellte Frage zur Abstimmung:

Soll die Eisenbahngesellschaft auch für denjenigen Schaden Ersatz leisten, der aus der Natur des Unternehmens selbst entsteht, insofern solcher nicht durch den Beschädigten selbst verschuldet oder durch äußere unabwendbare Ursachen veranlaßt ist?

Es ergab sich hierbei eine Mehrheit von 29 Stimmen gegen 4 für die bejahende Entscheidung.

ihre Entscheidungen auf ganz allgemeine Bestimmungen des code civil über Delicte und Quasidelicte und zwar auf die Artikel 1382 und 1383*). Und wenn die französischen Gerichte die Bahnverwaltungen unbedingt für alle schadenstiftenden Handlungen oder Unterlassungen ihrer Bediensteten und Leute verantwortlich und haftbar machen, so stützen sie sich hierbei auf Artikel 1384 des code civil, sonach auch auf eine in dem Capitel über Delicte und Quasidelicte enthaltene Bestimmung. Es heißt daselbst unter Anderem, daß jeder Herr und Geschäftsprincipal für die Schäden unbedingt einzustehen habe, die seine Leute bei Ausübung ihrer Functionen anrichten**). Die hier angezogenen Artikel des code civil bilden den eigentlichen juristischen Theil der hier einschlagenden französischen Urtheile***). Es arbeiten sonach hier in dieser Frage die französischen Richter mit einem ungemein einfachen Gesetzesapparate.

*) Es heißt daselbst: (Art. 1382) tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. (Art. 1383) chacun est responsable du dommage, quil a causé non-seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence. — Die französischen Gerichte sehen jede wegen körperlicher Beschädigung gegen die Bahnverwaltung erhobene Klage als Delictsklage an, auch wenn sie von einem Bahnpassagier erhoben wird. Das obligatorische Verhältniß ignoriren sie hier ganz.

**) Art. 1384 (soweit er hierher gehört) lautet: On est responsable non-seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

Les maîtres et les commettans sont responsables du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions aux quelles ils les ont employés.

***) Die Urtheile der französischen Gerichte enthalten fast stereotyp in solchen Eisenbahnunfällen die Sätze:

Considérant qu'aux termes de l'article 1382 du Cod. Nap. tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui, par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.

Considerant que la compagnie du chemin de fer de ..... aux termes de l'article 1384 est civilement responsable des accidents, causés par la faute de ses employés dans l'exercise des fonctions, auxquelles ils sont préposés.

Diese strenge Haftung des Geschäftsherrn für seine Gehülfen ist übrigens nicht eine Erfindung der Verfasser des code civil. Die Verfasser dieses Gesetz-

Den Unterschied, den wir in Deutschland in Betreff der Beweislast bei den Klagen aus dem Delict und aus dem Vertrage machen, kennen die französischen Gerichte nicht und wollen ihn wohl auch nicht kennen. Soweit nicht die Civil- und Proceßgesetze ausdrückliche Bestimmungen über die Vertheilung der Beweislast enthalten, hat ein Jeder, gleichviel ob er aus Vertrag oder Delict klagt, die Schuld des Gegners darzulegen. Und so hat denn auch der Kläger, der auf Schäden wegen körperlicher Verletzung durch Eisenbahnunfall klagbar wird, die Schuld der Bahnverwaltung darzuthun, gleichviel ob er mit ihr in einem Fahrvertragsverhältnisse stand und demgemäß wohlbehaltene Ankunft an dem vertragsgemäßen Bestimmungsorte beanspruchen konnte, oder ob er, als Dritter, von ihr beschädigt worden*). Diese Beweislast auf Seiten des Beschädigten würde bei unserem deutschen Proceßverfahren in solchen Processen über Entschädigung in Folge von Eisenbahnunfällen eine große Härte involviren. In Frankreich

buches knüpften hier vielmehr an das römische Recht an. Sie recipirten einfach die römische actio quasi institoria (ig. de inst. act. 14, 3, L. 5, § 8), während die deutsche Jurisprudenz in ihrer Tendenz, die Haftung für fremde Schuld möglichst zu beschränken, kein anderes Streben hatte, als aus der angezogenen Stelle der Pandecten, sowie aus ähnlichen Quellenstellen das quasi-institorische Moment, d. h. die Haftung für die Delicte der Gehülfen, die sie bei Ausübung ihrer Function begehen, herauszuinterpretiren. Es scheint überhaupt in dem Rechtsleben der germanischen Völker die Richtung vorzuwalten, soweit irgend möglich, nur für eigene Schuld haften zu lassen. Auch die germanischen Seerechte des Mittelalters sinnen dem Schiffer nur eine sehr geringe Haftpflicht an. Sie sprechen fast nie direct die Haftpflicht des Schiffers für seine Leute aus. (Goldschmidt, Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, Bd. 3 S. 342.) Anders die romanischen Seerechte. Sie belasten den Schiffer mit einer ziemlich weitgehenden Haftung. Auch was den Landfrachtvertrag angeht, konnte man bis zum Erlaß des deutschen Handelsgesetzbuches nicht eigentlich sagen, daß ein allgemeines deutsches Gewohnheitsrecht die strengeren Haftprincipien des römischen recepti analog auf diesen Transportvertrag anwendete, während in Frankreich und den andern romanischen Staaten die Grundsätze des römischen recepti schon immer die rechtliche Basis des Landfrachtvertrages bildeten.

*) Die Urtheile der französischen Gerichte in solchen Entschädigungsklagen von Passagieren oder Nichtpassagieren wegen Körperverletzung enthalten meist den Passus: attendu qu'au demandeur incombe la preuve de l'imprudence et du défaut de précautions, qu'il impute à la compagnie et sur lesquel s'appuie sa demande en dommages-intérêts.

nicht. Es bleibt sich daselbst, da sich der Proceß gar nicht in so gebundenen Regeln processualer Technik verläuft, wie bei uns, im Ganzen ziemlich gleich, wem die Beweislast obliegt. Das ganze Bild des Falles wird vor dem Richter aufgerollt und auf Grund dieses Gesammteindruckes, unter freiester Berücksichtigung aller civilistischen Indicien, faßt er das Urtheil, ohne viel zu fragen, ob eigentlich Kläger die Schuld des Beklagten, oder Beklagter seine Nichtschuld darzulegen habe. Wo der ganze Schwerpunkt des Processes in der mündlichen Verhandlung ruht und die Richter, wenn sie bei Zurückdrängung des Zeugenbeweises mit der Beweisfrage überhaupt fertig werden wollen, überwiegend darauf angewiesen sind, alle einschlagenden faktischen Vermuthungen, alle sich ergebenden Wahrscheinlichkeitsgründe, überhaupt die gesammte Evidentia facti in's Auge zu fassen, lassen sich, mindestens in der Mehrzahl der Fälle, bestimmte Regeln über die Vertheilung der Beweislast schon ganz von selbst nicht mehr aufrecht erhalten.

Auch unterscheiden die französischen Gerichte nicht zwischen casus und vis major in der Weise, in der wir in Deutschland neuerdings mehr und mehr dieß zu thun pflegen. Sie kennen keine eigentliche Scheidung in dem Gebiet des Zufalles. Ihnen ist Zufall un fait, que la puissance, la volonté et la prévoyance humaine n'ont pu empêcher ou prévoir. Es hat dieß seinen Grund darin, daß die hier einschlagenden Partieen des code civil ausschließlich auf dem römischen Rechte ruhen, das auch sehr oft die Begriffe der vis major und des casus confundirt, überhaupt in dieser Partie, mindestens zur Zeit, wo der code civil erlassen wurde, noch keineswegs recht geklärt war. In Art. 1784 des code civil, der über die Haftbarkeit der Frachtfuhrleute und Schiffer handelt, sind die Begriffe cas fortuit und force majeure als ganz gleichbedeutend neben einander gestellt*). Doch thut der Mangel dieser Scheidung im Gebiete des casus

*) Dieser Artikel 1784 lautet: ils (les voituriers par terre et par eau) sont responsables de la perte et des avaries des choses, qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par *cas fortuit* ou *force majeure*.

In einem französischen Urtheile über einen Eisenbahnunfall, der sich in der Nähe von Versaille zutrug und wobei dreiundzwanzig Menschen auf der Stelle getödtet wurden, lesen wir, was die hier vorgehende Frage betrifft:

dem Rechtsschutz des auf den Bahnen reisenden Publikums keinen sehr wesentlichen Eintrag. Es kommt das daher, weil in Frankreich die Bahnen unter sehr strengen, vom Staate gegebenen sicherheits- und wohlfahrtspolizeilichen Betriebsordnungen stehen, und sonach bei vorkommenden Unfällen die Gerichte in den meisten Fällen in der Lage sind, das den Unfall veranlassende Factum als einen Verstoß gegen diese oder jene Vorschrift der Betriebsordnungen anzusehen, und weil andererseits, wie das aus Obigem von selbst erhellt, die französischen Richter dem Gebiete des casus keine weite Ausdehnung geben. In dem, was sie casus (cas fortuit) nennen, stecken schon große Stücke von dem darin, was wir als vis major zu bezeichnen pflegen. Es giebt deutsche Rechtslehrer genug, die unter vis major nicht mehr verstehen, als was die französischen Richter unter cas fortuit begreifen*). Wir könnten uns in Deutschland am Ende recht gut damit begnügen, der Bahn — selbstverständlich immer unter Aufrechterhaltung ihrer unbedingten Haftpflicht für ihre Leute, selbst wenn sie eine culpa

---

„Attendu que tout dommage causé par le fait d'autri, soit *in faciendo*, soit *in omittendo*, donne lieu à réparation, et que l'imprudence, la négligence et l'omission servent de base légale à l'action en dommages-intérêts, au même titre qu'un fait positif dont la victime aurait à se plaindre;

„Attendu que l'on peut même soutenir avec l'orateur du Tribunat, qui a poussé aux dernières limites la portée des articles 1382 et 1383, que la réparation est due, s'il y a faute ou imprudence, quelque légère que soit leur influence sur le dommage commis; mais qu'il faut se hâter d'ajouter avec le même orateur, qu'il n'y a plus lieu à réparation quand ce dommage n'est que l'ouvrage du sort, dont chacun doit supporter les chances;

„Que ces principes sur la responsabilité nous viennent de la loi romaine, qui proclamait qu'aucune réparation n'était due dans le plus grand désastre quand la force majeure était constatée, ainsi que l'absence de toute faute: *Magnâ vi cogente nullâ interveniente culpa.* (V. la loi 29 et surtout la loi 49, *ad legem Aquiliam*, titre II, livre IX, au Digeste).

Es werden sonach hier force majeure und absence de toute faute als gleichbedeutend neben einander gestellt.

*) So definirt Mittermaier in seinen Grundsätzen des deutschen Privatrechtes II. § 540 höhere Gewalt als ein Ereigniß, das der Schuldner nicht vorhersehen und nicht vermeiden konnte, in Ansehung dessen ihn auch keine Schuld trifft.

in eligendo nicht trifft, — zu gestatten, schon bei vorliegendem einfachen casus sich von der contractlichen Haftung frei zu machen, wenn nicht bei uns das Gebiet des casus ein so weites wäre. Wir bezeichnen schon alles das als casus, was ein bonus et diligens paterfamilias nicht abwenden konnte. Wir stehen hier noch ganz auf dem Boden des römischen Rechtes, dem die diligentia eines bonus et diligens paterfamilias die höchste Sorgfalt war. Diese römische Diligenz des pater familias ist aber, wenn man sie etwas schärfer in's Auge faßt, doch eine ziemlich laxe. Wenn man den deutschen Richtern, die ja überwiegend auf den Traditionen des römischen Rechtes stehen, auch in solchen Entschädigungsprocessen in Folge von Eisenbahnunfällen gestatten wollte, alles das als casus anzusehen, was der römische paterfamilias nicht vorhersehen und daher nicht abwenden konnte, so würde von einem Rechtsschutze des auf deutschen Eisenbahnen reisenden Publikums kaum die Rede sein können. Die Diligenz einer Bahnverwaltung und ihres Personals muß eine viel mehr gesteigerte, eine viel angespanntere und eine viel rastlosere sein, als die Römer von ihrem guten und aufmerksamen Familienvater beanspruchten. Man ist daher, will man in Deutschland das erreichen, was die französischen Richter, die in ihrer überwiegend praktischen Rechtsschöpfung sich gar nicht um diese römischen Traditionen kümmern, unbedingt genöthigt, der Bahnverwaltung nicht schon den einfachen casus, sondern nur die mehr objectiv deutschrechtliche vis major als Exculpationsmoment nachzulassen.

Wenn nach Art. 1384 des code civil ein Geschäftsherr für alle Schäden einzustehen hat, die seine Bediensteten und Angestellten bei Ausübung der ihnen angewiesenen Functionen verursacht haben, so sind demzufolge die französischen Bahnverwaltungen auch für Vergehen und Verbrechen ihrer Leute, die dieselben bei Ausübung ihrer Berufspflichten verüben, civilrechtlich haftbar, selbst wenn dadurch eigentliche Eisenbahnunfälle nicht hervorgerufen wurden: z. B. ein Schaffner mordet während einer Nachtfahrt einen Passagier, um ihn zu berauben. Die französischen Gesetze sind sonach nach dieser Richtung hin viel schärfer, als die gesetzlichen Vorschriften, die wir hier in Vorschlag bringen. Wir wollen die Bahn nur für solche Handlungen und Vergehen ihrer Leute unbedingt haftbar wissen, die den Anlaß zu einem eigentlichen Eisen-

bahnunfälle gaben. Dagegen soll wieder nach unserem unmaßgeblichen Vorschlage die Bahn — wie das schon nach dem deutschen Handelsgesetzbuche bei dem Gütertransporte vorgeschrieben ist — auch unbedingt für ihre Leute haften, während nach französischem Rechte die Geschäftsherren nur in soweit für ihre Leute einzustehen haben, als dieselben im Bereiche ihrer angewiesenen Berufsthätigkeit Schaden anstiften*). Man könnte aus dieser Vergleichung entnehmen, daß nach dieser Richtung hin die französischen Bahnen eine geringere Verantwortlichkeit hätten, als hier für die deutschen Bahnen in Vorschlag gebracht wird. Doch ist dem einzuhalten, daß die französischen Richter die Worte „dans les fonctions, auxquelles ils les ont employés“ sehr extensiv interpretiren**). Es ist kaum anzunehmen, daß eine französische

*) Der französische Tribun Bertrand von Greuille sprach sich bei Berathung des Entwurfes des code civil hierüber dahin aus: „in keinem Falle, sagte er, können Herren und Committenten vorschützen, daß es ihnen unmöglich war, den von ihren Domestiken oder angeordneten Geschäftsführern in den Verrichtungen, wozu sie sie gebraucht haben, angerichteten Schaden zu verhindern, und der Gesetzesvorschlag unterwirft sie immer einer gänzlichen und unzweideutigen Verantwortlichkeit. Diese Verfügung, die man schon im Gesetzbuche über die Feldpolizei antrifft, ist ganz billig. Hat nicht in der That der Dienst, woraus der Herr Nutzen zieht, das Uebel hervorgebracht, zu dessen Ersatz man ihn verurtheilt? Hat er sich keine Vorwürfe darüber zu machen, daß er bösen, ungeschickten oder unvorsichtigen Menschen sein Zutrauen geschenkt hat? Und — wäre es gerecht, daß dritte Personen die Schlachtopfer dieses unbedachtsamen Zutrauens sein sollten, das doch die erste Ursache, die wahre Quelle des Schadens ist, den sie erleiden? Hier bestätigt also nur das Gesetz dasjenige, was die Billigkeit gebietet, was öftere und allzutraurige Beispiele nothwendig machen, und was die Jurisprudenz aller Zeiten und aller Länder angenommen hat.“

„Da indessen Herren nur für den Schaden verantwortlich sind, den ihre Domestiken in den ihnen anvertrauten Geschäften anrichten, so ist es klar, daß außer diesem Falle diese Verantwortlichkeit nicht Statt hat.

**) H. Juge, Director der Normalschule in Douai, stieg den 16. Sept. 1855 während der Industrieausstellung in Paris auf dem Concordienplatze mit Frau und Tochter in eine Droschke und ließ sich in das Boulogner Wäldchen fahren. Als er hier ausstieg, wollte er dem Kutscher 2 Fr. in die Hand geben, dieser verlangte aber beharrlich 5 Fr.; nach dem Tarif hätten ihm 3 Fr. gebührt, also doch mehr als ihm angeboten war. H. Juge zahlte auf den Rath seiner Gattin die 5 Fr. mit der Bemerkung, er werde auf der Polizei Beschwerde führen, was er auch that. Die Droschke gehörte dem Kutschenunternehmer Besson, der Kutscher, ein in den socialistischen Lehren über-

Bahnverwaltung je von der Haftung freigesprochen werde, weil der bezügliche Beamte bei der den betreffenden Unfall veran-

spannter Hitzkopf, der wahrscheinlich sein Fuhrwerk gegen ein tägliches Aversum in Pacht genommen, hieß Collignon. Von seinem Herrn auf Vorladen zur Polizei geschickt, erhielt er von dem Commissär den Auftrag, die zuviel abgenommenen 2 Fr. dem H. Juge in's Haus zurückzubringen und wie gewöhnlich sich durch eine Quittung hierüber auszuweisen, widrigenfalls weiter gegen ihn verfahren würde, was soviel zu verstehen gab, als ihn um den Platz bringen. Voll Wuth hierüber trug er am 24. Sept. die 2 Fr. hin und verlangte eine Quittung; während aber H. J. diese schrieb, feuerte er eine Pistole mit vorgehaltener Mündung auf ihn ab, so daß ihn der Schuß augenblicklich todt zu Boden streckte. Auf dessen herbeigeeilte Frau schoß C. noch seine zweite Pistole ab, dieselbe kam jedoch mit einem Brandmale glücklich davon. Er drehte sich dann auf dem Absatze seines Stiefels mit den Worten herum: „Jetzt bin ich gerächt," und ließ sich ruhig verhaften. Den 12. Nov. erschien derselbe wegen dieser That vor dem Schwurgerichtshofe, erzählte den Mord mit den Worten, er sei zu H. Juge hinauf gegangen, um ihm einen guten Morgen zu wünschen, — pour lui dire bonjour, — und bemerkte unter Andern, dieser letztere sei viel strafwürdiger als er selbst, weil er als Reicher einem armen Manne etwas an seinem Verdienste abgezogen habe. Er wurde zum Tode verurtheilt und noch im nämlichen Monate hingerichtet.

Die Wittwe des Ermordeten forderte nun von der ganz armen Wittwe Collignon und von dem Wagenvermiether Besson als bürgerlich für seinen Bediensteten haftbar 50,000 Fr. Schadenersatz. Den 25. April 1856 wurden auch wirklich beide solidarisch in 10,000 Fr. Entschädigung verurtheilt, was natürlich den Eigenthümer der vermietheten Droschke allein traf.

Gründe. In d. Erw., daß aus der Fassung des Art. 1384 C. N. hervorgeht, daß die offenbare Absicht des Gesetzgebers dahin ging, in einem Interesse der öffentlichen Sicherheit die Dienst- und Geschäftsherren der genauesten und strengsten Haftbarkeit für die Schäden zu unterwerfen, welche ihre Dienstboden oder Stellvertreter (préposés institores) anstiften, welches auch immer die Natur der beschädigenden Handlung sein möge, gleichviel ob sie im Gesetze als Verbrechen, Vergehen oder Quasidelict beeigenschaftet ist; — daß diese Absicht des Gesetzgebers sich insbesondere aus dem Stillschweigen kund gibt, welches derselbe in Ansehung der Dienst- und Geschäftsherren in jenem Theile des erwähnten Artikels beobachtet, wo er die Aeltern, Lehrer und Handwerksmeister von aller Verantwortlichkeit in dem Falle loszählt, wenn dieselben beweisen, daß sie die Handlung nicht zu verhindern vermochten, welche den Schaden anrichtete; — daß es augenscheinlich ist, daß die Dienst- und Geschäftsherren von diesem Ausnahmsfalle nur in der Betrachtung ausgeschlossen wurden, daß sie ja eine volle Freiheit in der Wahl ihrer Dienstboten und Stellvertreter hatten und daß sie daher eine schlimme oder unbedachtsame Wahl sich selbst beizumessen haben; — Erw. daß die einzige Bedingniß, an welche das Gesetz

lassenden Handlung außerhalb des Bereiches seiner Functionen thätig gewesen sei.

---

die Haftbarkeit der Dienst- und Geschäftsherren geknüpft hat, darin besteht, daß die beschädigende Handlung bei Verrichtungen vorfiel, wozu ihre Dienstboten oder Stellvertreter von ihnen verwendet waren; — daß man daher, um die Frage einer solchen Haftbarkeit richtig zu lösen, prüfen muß, nicht sowohl unter der Herrschaft welch' böser Leidenschaften ein Dienstbote oder Stellvertreter vielleicht gehandelt haben mag, sondern nur, ob er in dem Augenblicke, wo er die Handlung vornahm, in einer Verrichtung begriffen war, welche dem Herrn selbst in Ermangelung eines solchen, durch den er sich vertreten ließ, zu leisten obgelegen wäre; — in d. Erw. daß ein Vermiether von Lohnwägen, obwohl ihm die Einhaltung gewisser Bedingnisse von der Polizei für den Kutscher, welcher das Gewerbe betreiben will, auferlegt ist, immerhin alle Freiheit der Wahl behält, indem jene Bedingnisse zum einzigen Gegenstande und Zwecke haben, die Befähigung des Kutschers festzustellen, aber keineswegs, dem Vermiether selbst eine Wahl aufzuerlegen; — daß dieser letztere daher gleich allen übrigen Dienst- und Geschäftsherren für die Wahl verantwortlich bleibt, die er allein getroffen hat; — daß die Verrichtungen eines Droschkenkutschers von mannigfacher Art sind; daß sie nicht blos darin bestehen, den ihm anvertrauten Wagen zu führen, sondern auch das Fahrlohn dafür einzunehmen und mit seinem Herrn darüber abzurechnen; daß daher der erhaltene Auftrag von dem Kutscher nicht eher vollständig erfüllt ist, als wenn er nach beendigter Fahrt sowohl mit den fahrenden Leuten als seinem Herrn selbst gegenüber den Preis eingenommen und verrechnet hat; — Soviel den Sachverhalt betrifft, Erw. daß . . . (hier folgt das Faktum und hiebei ausdrücklich die Anführung, der Beklagte B. räume ein, daß er die Weisung der Polizei, die zwei Fr. zurückzugeben, seinem Kutscher zugestellt habe, daß hiebei auch die Vermuthung dafür spreche, er werde sich von diesem über den Vorfall haben unterrichten lassen, welcher den Anstand herbeiführte, und daß das Zurückbringen des zuviel abgenommenen Geldes nach einem alten Gebrauche zu den Dienstverrichtungen des Kutschers zu zählen sei; dann schließen die Gründe:) . . . Erw. daß es nach allem Dem richtig ist, anzuerkennen, daß C. in Ausübung seiner Dienstverrichtungen begriffen war, wozu ihm B. selbst die Anleitung gegeben, als er das Verbrechen beging, welches den im Streite befangenen Schaden anrichtete, und daß er dasselbe aus Anlaß seines Dienstes beging, woraus weiter folgt, daß der Dienstherr B. für diesen Schaden als mithaftbar betrachtet werden müsse; — daß dem Gerichte auch die nöthigen Anhaltspunkte vor Augen liegen, um die Vergütung des von der Klägerin für sich und ihr minderjähriges Kind verlangten Schadens in Anschlag zu bringen; — Aus d. Gr. seien die Wittwe Col. und Besson verbunden und solidarisch zu verurtheilen, an die Wittwe Juge 10,000 Fr. zu bezahlen, welche Summe zum Ankaufe dreiprozentiger Renten für deren minderjährige Tochter bis

In England liegen die Verhältnisse etwas anders. Das fahrende Publikum ingleichen Dritte erfreuen sich bei Eisenbahnunfällen nicht eines weitgehenden Rechtsschutzes. Man kennt zwar dort den Begriff der vis major und scheidet ihn von dem des einfachen Zufalles. Man verwendet ihn aber und zwar in einer der altgermanischen Anschauung entsprechenden sehr engen Fassung nur bei dem Gütertransporte. Der Beförderer von Gütern (common carrier of goods), und sonach auch der Eisenbahninhaber, in seiner Eigenschaft als Frachtfuhrmann, hat unbedingt seine Leute zu vertreten, haftet überhaupt für alle Schäden an den ihm zum Transport übergebenen Gütern, soweit solche nicht durch bestimmte objective Ereignisse, die sich als vis major charakterisiren, veranlaßt sind. Als vis major bezeichnet das englische Recht sogenannte göttliche Schickungen (acts of God) und Krieg (the Kings enemies). Unter göttlicher Schickung wird namentlich Sturm, Windhose, überhaupt Unwetter, Ueberschwemmung, Erdbeben u. s. w. verstanden. Plötzlicher Tod oder Krankheitsfall werden ebenfalls als durch göttliche Schickung veranlaßte Ereignisse angesehen, überdem noch Einschreiten der Behörden (acts of law). Unter Kings enemies verstehen die Engländer den Kampf nach völkerrechtlicher Kriegserklärung und nicht den, der bei Aufläufen und Revolten im Inlande unter Mitbürgern stattfindet. Für die Schäden, die dem Beförderer der Güter durch die nachtheiligen Handlungen eines Dritten verursacht werden, steht ihm ebenfalls nur der Regreß an diesen zu. Man sieht, das englische Recht hat den Beförderer von Gütern nahezu zum Versicherer gesteigert, ihm überhaupt eine weittragende Vertretungspflicht auferlegt. Viel günstiger hat es dagegen den Beförderer von Personen (common carrier of passengers) gestellt. Als solcher wird selbstverständlich auch die Eisenbahn angesehen, insoweit sie Passagiere befördert. Der Personenbeförderer ist keineswegs in dem Maaße Versicherer, wie der common carrier

---

zu ihrer Großjährigkeit zu verwenden ist; — auch alle Kosten des Streites zu tragen.

Dieses Urtheil wurde auf eingelegte Berufung des Beklagten auch in II. Instanz bestätiget. Siehe Gaz. de Tribun., 12. November 1855 und Zink, die Ermittelung des Sachverhaltes im franz. Civilprocesse. München 1862, Bd. 2, S. 185 und fgd.

of goods. Er haftet nicht einmal unbedingt für die schadenstiftenden Handlungen seiner Bediensteten, sondern nur insoweit, als solche Handlungen innerhalb des dem Bediensteten angewiesenen Wirkungskreises (within the scope of employment) lagen und in einem Mangel an Geschick oder Sorgfalt ihren Grund hatten (negligently done without skill and care). Dagegen hat er nicht für die absichtlichen und dienstwidrigen Handlungen (tortious and unauthorised acts) seiner Leute aufzukommen. Es greifen eben bei der Personenbeförderung die gewöhnlichen, gemeinrechtlichen Grundsätze des englischen Rechtes über die Haftpflicht des Herrn (master) für seine Diener (servants) Platz. Man hat es nicht für nöthig erachtet, von diesen Grundsätzen bei dem Personentransport auf Eisenbahnen eine Ausnahme eintreten zu lassen. Ueberdem kann sich der Beförderer von Personen auch durch den Nachweis eines einfachen casuellen Ereignisses von seiner Haftpflicht befreien. Die vom Richter Story aufgestellten Grundsätze haben in England Geltung erhalten. Er sagt: „da der carrier of passengers es unternimmt, lebende Wesen zu befördern, deren Leben, Gliedmaaßen und Gesundheit in demselben Maaße für das Gemeinwohl als für sie selbst vom höchsten Werthe sind, so müssen die Grundsätze des Criminalrechtes, denen zufolge ein Jeder für die durch das geringste Versehen veranlaßte körperliche Beschädigung des Andern haftbar ist, auch hier analog Anwendung finden;" man hat daher auch immer den Grundsatz festgehalten, Personenbeförderer sind verbunden, die aufgenommenen Passagiere, soweit menschliche Sorgfalt und Umsicht reichen, wohlbehalten zu befördern, das heißt, sie haben die höchste Umsicht und Vorsicht eines sehr gewissenhaften Mannes zu prästiren und sind selbstverständlich für das geringste Versehen verantwortlich." (they are responsible for any the slightest neglect.)*)

Gleich dem französischen Rechte macht auch das englische Recht in solchen Fällen, wo in Folge eines Eisenbahnunfalles eine körperliche Beschädigung erfolgt ist, keinen Unterschied zwischen Passagier und Drittem. Die englischen Bahnen haben die Versehen ihrer Leute, für die sie haften müssen, in demselben Maaße gegen-

*) The Law relating to Railway Accidents by Henry Simon barrister at law. London 1862, Bl. 2 u. fgd.

über Dritten, wie gegenüber den Passagieren zu vertreten. Ueberdem hat nach englischem Recht ein Jeder, der aus dem schuldvollen Handeln des Anderen einen Anspruch ableitet, die Schuld zu beweisen, gleichviel ob ein Vertrag vorliegt oder nicht. Es ist aber gerichtsbräuchlich dann, wenn Jemand durch einen Bahnunfall eine körperliche Beschädigung erlitten hat, bis zum Beweise des Gegentheiles zu vermuthen, daß die Bahn an dieser Beschädigung die Schuld trage. Es hat aber diese Vermuthung (prima facie evidence) bei den englischen Grundsätzen über Ermittelung des Thatbestandes im Processe keine besondere Bedeutung. Auch wird der Kläger wohl immer gleich vom Hause aus auf die Schuld der Bahn sich beziehen und den Beweis dieser Schuld antreten, da er doch voraussieht, daß die Bahn den Beweis ihrer Nichtschuld unternehmen wird.

In England führen solche Eisenbahnunfälle, wobei Passagiere oder Dritte verletzt worden, meist zu sehr umfangreichen Processen. Da die Bahnen wissen, daß sie sich durch den Nachweis des einfachen casus (unforeseen accident oder misfortune) von der Haftpflicht befreien können, suchen sie bei den meisten Unfällen sich auf einen solchen einfachen Zufall zu beziehen. Sie nehmen sonach — wenn nicht ihre Schuld ziemlich klar liegt — stets den Proceß auf und schrecken mit Rücksicht auf die Kostspieligkeit eines solchen Processes eine große Anzahl von Beschädigten schon von Haus aus von der Verfolgung ihrer Rechte ab. Oft werden in solchen Processen ganze Theile von Locomotiven und Eisenbahnwagen in den Gerichtssaal gebracht; es muß ermittelt werden, ob dieses oder jenes Eisenstück im Material fehlerhaft, ob es zu schwach war, Sachverständige und Zeugen werden in Menge abgehört, wissenschaftliche Gutachten beigebracht, je nachdem muß festgestellt werden, warum dieser oder jener Radreifen sich loslöste, ob die Weichenzunge schadhaft war, ob der Zug an dem oder jenem Punkte zu schnell fuhr, ob die Bremse in Ordnung, bez. ob gehörig, oder ob ungenügend gebremst wurde u. s. w. — Daß in Folge solcher Ermittelungen die Processe umfangreich und enorm kostspielig werden müssen, liegt auf der Hand*). Es kommt

*) Vor dem „Court of Common Pleas" fand vom 15.—18. Februar 1862 die Verhandlung eines Processes gegen die „London and South-Western

daher nicht selten vor, daß der Richter gegenüber der reichen, sich mit allen nur möglichen Mitteln wehrenden und keine Kosten für

---

Comp." statt. Kläger erhob Ansprüche auf Compensation für körperliche Verletzungen, welche er auf der Bahn der Beklagten bei dem Unfall erhielt, der sich am 28. Januar 1861 in der Nähe der Station Wimble ereignete, indem der Tender und mehrere Wagen eines Zuges vom Damm der Epsom=Zweigbahn hinabstürzten. In einem der Wagen hatte sich ein Dr. Baly befunden, welcher im Moment, als sich die Wagen überstürzten, aus der Thür seines Coupés fiel und auf der Stelle getödtet wurde. Neunzehn Personen wurden zum Theil sehr schwer verletzt und unter ihnen der Kläger, ein Wollwaarenfabrikant aus Cheapside, der die Schulter und mehrere Rippen brach. Als Beweis gegen die Gesellschaft wurde angeführt: der Zug sei, in Anbetracht daß er einen Anschlußpunkt passirte, zu schnell gefahren, der Oberbau sei defect, die Bremskraft nicht ausreichend und der Reifen des einen Rades am Tender schlecht befestigt gewesen. Fast jeder dieser Punkte wurde von den Vertretern der Angeklagten hartnäckig bestritten. Eine Menge von Zeugen wurden vernommen, die Tische waren mit Modellen von Rädern, Axen, Tendern und Schienen bedeckt und außerhalb des Gerichtssaales waren die wirklichen Räder und Axen, sowie andere Theile des verunglückten Zuges aufgestellt. Die Vertreter der Beklagten behaupteten, der Unfall gehöre zu denen, die sich bei aller Vorsicht nicht vermeiden ließen und stellten in Abrede, daß in diesem speciellen Falle eine Verschuldung vorliege, wenn sie auch zugaben, daß sich während der Fahrt eine Axe gebogen haben könne. Die Jury verurtheilte die Gesellschaft zur Zahlung einer Entschädigung von 1500 Pfund Sterling.

In Queens Bench wurde am 28. December 1860 vor dem Lord Oberrichter und einer Special=Jury ein Proceß gegen die „Eastern Counties Eisenbahn-Compagnie" verhandelt. Derselbe war in Folge eines Unfalles, der im Februar 1860 stattgefunden, anhängig gemacht worden. Als sich nämlich der Zug, welcher Morgens 7 Uhr Cambridge verläßt, der Station Tottenham bis auf 160—200 Yards genähert hatte, brach der Reifen des Maschinen-Vorderrades. Die Folge davon war, daß der Zug entgleiste, die Maschine gegen den Perron rannte, dann zurückprallte, die ersten Wagen vollständig zerschmetterte und daß 7 Personen getödtet und eine große Anzahl Anderer mehr oder weniger schwer verwundet wurden. In einem unmittelbar auf den Bremswagen folgenden Waggon erster Klasse befand sich ein Mr. Stockes. Er war Malzhändler in Stratford, hatte jährlich 700—800 Pfd. Sterl. verdient und war dreiundfünfzig Jahre alt. Der Wagen, in dem er fuhr, wurde vollständig zerschmettert und er selbst so schwer verwundet, daß er zwei Stunden später starb. Seine Erben, Wittwe und Kinder, erhoben Ansprüche und führten zur Begründung derselben an, daß der Radreifenbruch nur durch eine grobe Nachlässigkeit der Eisenbahn=Verwaltung entstanden sein könne und machten die Gesellschaft, selbst wenn sich eine Verschuldung in diesem Punkte nicht nachweisen lassen sollte, dennoch für den Unfall verantwortlich, weil sich nur ein Bremswagen im Zuge und zwar unmittelbar hinter dem Tender be-

die Abwehr der Klage scheuenden Bahn, sich des mehr unbemittelten Klägers etwas annimmt, indem er in seinem Schlußvortrag an die Geschworenen die Bemerkung mit unterlaufen läßt, daß, wenn Kläger verlöre, die Kosten des Processes ihn ruiniren würden*). Auch helfen oft Richter und Geschworene insofern etwas

funden habe und dies jedenfalls unzureichend gewesen sei. Nachdem durch Vernehmung vieler Zeugen festgestellt war, daß der betreffende Radreifen keinen irgend bemerkbaren Riß oder Sprung gezeigt hatte, sprach die Jury die Gesellschaft in Bezug auf diesen Punkt der Anklage frei. Bezüglich des zweiten Punktes hingegen, gab sie eine Verschuldung zu, indem man für einen Zug von 8—10 Wagen gewöhnlich zwei Bremsen als nothwendig erachte. Da indessen durch angestellte Versuche constatirt war, daß auch bei der größten Aufmerksamkeit der Schaffner, das Anziehen der Bremsen 5—8 Sekunden in Anspruch nimmt und daß dann noch 3—4 Sekunden vergehen, ehe sie wirken, der Zug aber jedenfalls nur 6 Sekunden Zeit brauchte, um die Strecke von 160—200 Yards zurückzulegen, so war die Jury der Ansicht, daß auch durch mehrere Bremswagen die unglücklichen Folgen des Unfalles nicht hätten verhütet werden können. — Die Gesellschaft wurde in allen Punkten freigesprochen.
Siehe M. M. Freiherr v. Weber, K. S. Staatseisenbahndirector, die Haftpflicht der Eisenbahnen (Englands) u. s. w. Weimar 1868, Bl. 95 u. 104.

Es enthält dieses Werk neben einer vorzüglichen Uebersetzung des in der Note Bl. 58 angezogenen Buches von Henry Simon: „Railway Accidents etc.", noch eine große Anzahl Rechtssprüche in englischen und französischen Eisenbahnprocessen, sowie sehr werthvolle statistische Notizen über die von den englischen Bahnen gezahlten Entschädigungssummen.

*) Vor dem Schatzkammergericht fand am 14. Febr. 1862 die Verhandlung des Processes eines Mr. Beatti gegen die „North-Western Comp." statt. Kläger hatte auf Entschädigung für Verletzungen geklagt, die er bei einem Unfalle auf der Bahn der Beklagten empfangen. Kläger war Briefsortirer bei der Post und fuhr in diesem Amte am 9. Juli 1861 mit dem Nacht-Postzuge von Rugby nach dem Norden, als in der Gegend von Stretton, gerade als der Zug unter einer Brücke durchfuhr, der Dampfkessel der Maschine platzte. Der Zug empfing dadurch einen solchen Stoß, daß Kläger von einem Ende des Postwagens zum andern geschleudert und am Kopfe bedeutend verwundet wurde. Der Feuermann wurde unglücklicherweise getödet, Kläger erduldete in Folge dieses Unfalles große Schmerzen, war eine Zeit lang behindert seinen Dienst zu verrichten und sah sich nach Verordnung des Arztes genöthigt, drei Wochen ein Seebad zu besuchen. Seine Verluste und Auslagen betrugen mit Einschluß des verlornen Salairs, der Ausgaben für den Aufenthalt im Seebade und für ärztlichen Beistand 123 Pfund Sterling 10 Schilling.

Kapitain Tyler, den man zugezogen, gab an, daß nach seiner Ueberzeugung die Explosion durch eine schwache Stelle an der linken Kesselwand ver-

nach, als sie das der Bahn als Schuld anrechnen, was vielleicht deutsche Gerichtshöfe als einfachen casus ansehen und demzufolge

---

ursacht sei und daß man den Kessel entweder durch hydraulischen Druck hätte prüfen oder, nach Hinwegnahme der Sieberöhren, innerlich sorgfältig untersuchen müssen.

Die Maschine war im Jahre 1851 gebaut und hatte bis zum Jahre 1857 196,000 Meilen zurückgelegt. Dann war sie sorgfältig geprüft worden, ohne daß man einen Schaden daran wahrgenommen. Wieder in Gebrauch genommen, legte die Lokomotive bis zum Tage des Unfalls abermals 137,000 Meilen zurück. Einige Theile des Dampfkessels zeigten sich nach der Explosion $1/16$ Zoll dick, während die Maschine mit einem Druck von 115 Pfund auf den Quadratzoll arbeitete.

Die Beklagten bestritten, daß sie für den Unfall verantwortlich gemacht werden könnten, da keine Verschuldung seitens ihres Personals vorliege. Sie führten eine Reihe von Zeugen vor, welche aussagten, daß die in Frage stehende Lokomotive eine Maschine erster Klasse und aus dem besten Eisen gefertigt gewesen sei, daß der Maschinenmeister der Station Camden sie am 4. Juli besichtigt und im besten Stande gefunden, daß sie im Jahre 1857 innerlich genau untersucht worden sei, indem man einen Mann mit einem Lichte hineinsteigen ließ, ohne daß sich außer der gewöhnlichen Korrosion eine schadhafte Stelle finden ließ, und daß man die Maschine, nachdem man sie innerlich ausgeschabt und mit neuen Sieberöhren versehen, wieder in Gebrauch genommen. Der Lokomotiven-Ingenieur der Gesellschaft sagte aus, daß er jede Maschine, die nicht einen Druck von 300 auf den Quadratzoll aushielt, als unbrauchbar zerschlagen lassen würde, daß aber in diesem Falle die Korrosion einen rapideren Verlauf genommen zu haben scheine, als ihm früher jemals vorgekommen und er deshalb nicht dafür verantwortlich gemacht werden könne. Andere hinzugezogene Sachverständige gaben an, daß ein Theil der Kesselplatten nach dem Unfalle im Arsenal zu Woolwich geprüft worden sei und eine in Anspruchnahme von 22 Tonnen per Quadratzoll Querschnitt ausgehalten hätte. Das Eisen hätte sich überhaupt sowohl in der Stärke wie in der Struktur von der Korrosion nur wenig angegriffen gezeigt, und da ihrer Meinung nach die Korrosion ein galvanischer Proceß sei, so könnten sie nicht glauben, daß derselbe sich auf eine Stelle concentrirt habe.

Der Lord Oberrichter sprach seine Ansicht dahin aus: daß über die Ursache des Unfalles kein Zweifel stattfinden könne. Der Dampfkessel war schadhaft gewesen, war geplatzt und in Folge dessen war ein Mann, der mit dem Zuge fuhr, verwundet worden. Der Lord Oberrichter verwarf mit Entschiedenheit das Hervorsuchen wissenschaftlicher Beweisgründe in der Weise, wie es im vorliegenden Falle geschehen; er verwarf sowohl einen Angriff, wie eine Vertheidigung, wenn sie in der hier befolgten Art von einer Gesellschaft, die über reiche Mittel zu verfügen hat, gegen den Einzelnen erhoben oder geführt wird, weil die Kosten eines solchen Processes den Einzelnen, der ihn verlöre, vollständig zu Grunde richten müßten. Die einzige Aufgabe der Jury in einem

die Bahn vom Anspruch lossprechen würden*). Ueberdem hat die englische Jury nach der Ansicht des Lordoberrichters das Recht, in Fällen grober Verschuldung auf Entschädigungen zu erkennen, die als warnendes Beispiel dienen**).

---

Falle wie der vorliegende sei die, zu entscheiden: ob die Gesellschaft alle vernünftigen Vorsichtsmaßregeln getroffen, um Unfälle zu verhüten. Nur dazu sei sie verpflichtet und mehr könne nicht von ihr verlangt werden. Hätte sie dies gethan, so sei Kläger nicht berechtigt, eine Entschädigung zu fordern, wäre sie ihren Verpflichtungen aber nicht nachgekommen, so würde es sich einfach um Bestimmung der Compensation handeln.

Die Jury sprach dem Kläger eine Entschädigung von 123 Pfund Sterling 10 Schilling zu.

Siehe M. M. Freiherr v. Weber, Haftpflicht der Eisenbahnen (Englands) u. s. w., Bl. 101 u. flgd.

*) Auf der North-Kent-Linie fand im Jahre 1857 ein Unfall statt, bei welchem 11 Menschen ums Leben kamen und 30 andere zum Theil sehr schwer verwundet wurden. Derselbe war durch das Aufeinanderrennen der beiden Züge herbeigeführt worden, die man jeden Sonntag Abend 15 Minuten nacheinander von Strood abzulassen pflegt. Diese Züge gehen gewöhnlich, ohne Aufenthalt auf den Zwischenstationen, direct nach London; an diesem Tage aber wurde der erste Zug, nachdem er den Blackhead-Tunnel passirt und die Station Lewisham beinahe erreicht hatte, durch das Sperr-Signal zum Stillstand gezwungen. Wie gewöhnlich in solchem Falle blieb dem Conducteur des so unerwartet aufgehaltenen Trains kein anderes Mittel, dem Locomotivführer des folgenden Zuges Mittheilung von dem Umstand zu machen, als daß er, eine Laterne schwingend, auf der Strecke zurückging. Dies Mittel schlug indessen fehl. Der Führer des zweiten Zuges fuhr ohne es zu bemerken vorüber und die Folge war ein entsetzlicher Zusammenstoß, dessen ganze Wucht zunächst einen mit Passagieren gefüllten Wagen dritter Klasse traf, der das Ende des Zuges bildete.

Die Entschädigungen, welche die „South-Eastern Comp." in Folge dieses Unfalls zu zahlen hatte, betrugen nicht weniger als 27,067 Pfund Sterling.

Siehe M. M. Freiherr v. Weber, Haftpflicht der Eisenbahnen (Englands) u. s. w. Bl. 110 u. fgd.

**) Am 30. Mai 1860 verunglückte ein Vergnügungszug auf der Great-Northern Railway dadurch, daß der Conducteur, den die Passagiere betrunken gemacht hatten, nicht im Stande war, auf dem Bahnhofe zu Kings-cross die Bremse anzuziehen. Maschine und Zug gingen in Folge dessen über den Bahnhof hinaus und wurden erst durch die Ausgrabungen der Metropolitan-Bahn aufgehalten. Ein Mehlhändler aus Liverpool, welcher sich unter den Passagieren befand, erlitt außer anderen Verletzungen eine starke Erschütterung der Nerven und seine Sehkraft wurde so wesentlich geschädigt, daß er zur Fortführung seines Geschäfts, das ihm jährlich 500—600 Pfd. Sterl. eingetragen, nicht

So werden die Härten, die sich aus der Unzulänglichkeit der Rechtsgrundsätze über die Haftpflicht des common carrier of passengers ergeben, durch Richter und Jury hin und wieder in dem einzelnen Falle etwas ausgeglichen. Unzweifelhaft würden sich die Eisenbahnunfälle in England erheblich mindern, wenn man dort die strenge Haftpflicht des common carrier of goods auch auf den common carrier of passengers ausdehnte. Es würden dann die Bahnen sich beim Betriebe einer größeren Vorsicht befleißigen und nicht mehr so kühn in's Zeug gehen, wie es dermalen wohl der Fall sein mag. Da gegenüber der Riesenhaftigkeit des englischen Eisenbahnverkehrs — die englischen Bahnen befördern in einem Betriebsjahre über 200 Millionen Menschen und ihre Fahrten gleichen mehr einer „wilden Jagd"*) — selbstverständlich die Wohlfahrtspolizei und der Criminalcodex sich ziemlich ohnmächtig erweisen, möchte der Staat, gemäß seinem Berufe, die schützende Hand über das Menschenleben zu legen, wohl um so mehr Anlaß haben, durch eine scharf angezogene civilrechtliche Haftpflicht ein mindestens einigermaaßen zügelndes und ordnendes Element in diese „wilde Jagd" zu werfen.

---

mehr fähig war. Die Jury erkannte auf eine Entschädigung von 1200 Pfd. Sterl. Der Einwand der Beklagten, daß die Blindheit des Klägers auf Verstellung beruhe und deshalb die Vergütungssumme zu hoch gegriffen sei, fand keine Berücksichtigung, da die Jury nach der Ansicht des Lord Oberrichters, in Fällen grober Verschuldung, wie der vorliegende, das Recht besitzt, auf Entschädigungen zu erkennen, welche zum warnenden Exempel dienen.

Siehe M. M. Freiherr v. Weber, Haftpflicht der Eisenbahnen (Englands) u. s. w. Bl. 96 u. fgd.

*) M. M. Freiherr v. Weber sagt sehr treffend in seinem Aufsatze „Aus der Welt der Arbeit" (in der Weltbibliothek): „Etwas weniger als in Deutschland ist Leben und Wohlfahrt der Reisenden auf englischen Eisenbahnen gewährleistet, wo die Hast des riesigen Weltgetriebes, die jede Minute Zeit in Tausenden von Pfunden Gold ausmünzt, die Fahrten der Eisenbahnen zu einer wahren wilden Jagd macht, deren rasende Eile bei gemächlicherer Fahrt auf den meisten deutschen Bahnen kaum geahnt werden kann. Die Masse des Verkehrs, welche die der preußischen Bahnen, auf fast gleicher Fläche des Landes, um das Fünffache übersteigt und oft einen einzigen Knotenpunkt der Bahnen (z. B. Clapton Junction am Tage des Derby-Pferde-Rennens 1865), von fast tausend (972) Zügen binnen 24 Stunden befahren läßt, macht hier gleiche Sicherung fast absolut unmöglich. Manches Gefecht läßt weniger Tode und Verwundete betrauern, als ein Betriebsjahr der englischen Eisenbahnen."

Dagegen ist es in England unzweifelhaft als ein Vorzug anzuerkennen, daß, wenn man dort einmal eine Bahn haftbar erklärt hat, dann auch eine entsprechende und angemessene Summe als Entschädigung ausgeworfen wird, so daß sich der Beschädigte über mangelnde Genugthuung selten wird beschweren können, während in Deutschland in solchen Fällen Beträge zuerkannt werden, die als ein entsprechendes Aequivalent für körperliche Beschädigung, Verstümmelung und dergleichen nicht im Entferntesten angesehen werden können. Obgleich die reglementarische Willkür der englischen Bahnen durch Erlaß der Parlamentsacte vom 10. Juli 1854 (an Act for the better regulation of the traffic on railways and canals) in Betreff des Gütertransportes wesentlich eingeschränkt worden ist, so daß seitdem in der Mehrzahl der Fälle die Bahnen auch bei dem Verlust oder der Beschädigung von Gütern den vollen Schadenersatz leisten müssen, so übersteigen doch die Entschädigungssummen, die in England alljährlich für Körperverletzungen und Tödtungen gezahlt werden, bei weitem die Summen, die für verlorene oder beschädigte Güter zu erstatten sind.*)

*) Siehe M. M. Freiherr v. Weber, K. S. Staatseisenbahndirector, Haftpflicht der Eisenbahnen (Englands) Bl. 118 u. fgd. Es ist daselbst zu lesen:

Die London- und North-Western-Comp. bezahlte in den fünf Jahren von 1853 bis ult. 1858 eine Summe von 110,371 Pfund Sterling als Compensation für körperliche Verletzungen.

Die Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn-Comp. bezahlte im Jahre 1860 als Vergütung für körperliche Verletzungen 11,846 Pfund Sterling. — Die Eastern-Counties-Comp. verausgabte in demselben Jahre für diesen Zweck 11,125 Pfund Sterling. — Die Compensationssumme der Great-Northern-Comp. belief sich in besagtem Jahre auf 22,504 Pfund Sterling und die London- und North-Western-Comp. zahlte die enorme Summe von 52,337 Pfund Sterling.

Im vereinigten Königreich Großbritanien belief sich im Jahre 1861 die Zahl der Eisenbahn-Unfälle, welche Personenzüge betrafen, auf 43. Es wurden dabei 46 Passagiere getödtet und 781 verwundet. Als Vergütung wurden von den gesammten Eisenbahn-Gesellschaften 135,062 Pfund Sterling bezahlt.

Die Durchschnittssumme, welche die Caledonian-Eisenbahn-Comp. in den 10 Jahren von 1855—1865 als Compensation für körperliche Verletzungen zu zahlen hatte, belief sich pro Semester auf 1500 Pfund Sterling.

Die englischen Eisenbahn-Gesellschaften zahlten im Jahre 1865 an Compensationen für körperliche Verletzungen der Passagiere folgende Summen:

Es ist sonach, was die Frage über die Höhe der auszuwerfenden Entschädigung angeht, den englischen Gesetzen und der englischen Spruchpraxis kein Vorwurf zu machen, im Gegentheil kann England nach dieser Richtung hin nur als Vorbild dienen.*)

In den vereinigten Staaten von Nordamerika hat mit Ausnahme des Staates Louisiana, wo das französische Recht in Kraft

---

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Caledonian . . . . . . . | 12,849 | Pfd. | Sterl. | |
| Great-Eastern . . . . . . | 21,996 | = | = | |
| Great-Northern . . . . . . | 22,387 | = | = | (incl. Entschäd. f. Güter). |
| Great-Western . . . . . . | 40,061 | = | = | |
| Lancashire und Yorkshire . . . | 24,708 | = | = | |
| London und North-Western . . | 30,728 | = | = | |
| London und South-Western . . | 25,000 | = | = | (incl. Entschäd. f. Güter). |
| London u. Brighton und South-Boast . . . . . . . | 4,504 | = | = | |
| Manchester-Sheffield und Lincolnshire . . . . . . | 6,483 | = | = | |
| Midland . . . . . . . . . | 25,958 | = | = | |
| Northern-Eastern . . . . . | 14,355 | = | = | (incl. Entschäd. f. Güter). |
| North-British . . . . . . | 4,621 | = | = | |
| South-Eastern . . . . . . | 70,726 | = | = | |

Die Totalsumme der Compensationen für körperliche Verletzungen, welche die „North-Western-Comp." im Jahre 1866 zu zahlen hatte, betrug 54,000 Pfund Sterling.

*) Die von den Eisenbahngesellschaften an Passagiere, Bahnbeamte und Arbeiter gezahlten Vergütungen wegen Körperverletzungen und Tödtungen bei Eisenbahnunfällen betrugen nach einer uns ebenfalls von Herrn M. M. Freiherrn v. Weber gütigst zugestellten statistischen Notiz:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1860: | 181,170 | Pfund | Sterling, |
| 1861: | 135,062 | = | = |
| 1862: | 158,169 | = | = |
| 1863: | 179,565 | = | = |
| 1864: | 135,665 | = | = |
| 1865: | 333,533 | = | = |

wogegen sich die Entschädigungssummen für Beschädigung und Verlust von Gütern beliefen auf:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1860: | 59,618 | Pfund | Sterling, |
| 1861: | 61,678 | = | = |
| 1862: | 68,540 | = | = |
| 1863: | 68,254 | = | = |
| 1864: | 112,400 | = | = |
| 1865: | 115,792 | = | = |

ist, noch heut zu Tage überwiegend das englische Recht Geltung. Es wird dort die Entschädigungspflicht der Eisenbahn bei Körperverletzungen und Tödtungen ganz nach denselben Grundsätzen bemessen, wie in England. Redfield in seinem bereits angezogenen berühmten Werke über das nordamerikanische Eisenbahnrecht beginnt den Abschnitt über Personenbeförderer mit den Worten: „Es steht fest, daß die Eisenbahnen als Personenbeförderer nur haftbar sind für grobe oder leichte Fahrlässigkeit, und als solche keineswegs wie bei der Güterbeförderung als Versicherer des wohlbehaltenen unbeschädigten Transportes des Reisenden anzusehen sind (and that they are not insurers of the safety of their passengers as they are as common carriers of goods). Nur insoweit haften gleich den englischen auch die nordamerikanischen Bahnen für den Zufall, als sie die Versehen, deren sich ihre Leute schuldig machen, auch dann zu vertreten haben, wenn sie (die Bahnen) bei deren Wahl und Postirung eine Schuld nicht trifft. Wir würden unzweifelhaft nicht so oft von Unfällen auf nordamerikanischen Bahnen lesen, wenn die Gesetzgebungen dieser Staaten sich herbeilassen wollten, die civilrechtliche Haftpflicht der Bahnen zu schärfen. Wenn aber einmal in einem Falle die Bahn für haftbar erklärt worden, dann werfen auch Richter und Geschworene in Nordamerika Schädensummen aus, die wahrhafte Rechtsgenugthuung schaffen.

Diese Vergleichung der Gesetzgebungen der einzelnen Länder dürfte ergeben, daß das preußische Gesetz vom 3. November 1838 bez. § 25 desselben weiter geht, denn die Gesetze aller anderen Staaten, die wir in's Auge faßten. Es scheint hiernach nicht motivirt zu sein, im Allgemeinen von der Unzulänglichkeit des Rechtsschutzes auf deutschen Bahnen zu sprechen, wenn in einem so großen Staate wie Preußen und neben ihm noch in mehreren kleinen Staaten (Mecklenburg, Holstein u. s. w.) die Entschädigungspflicht der Bahn durch die nurgenannte Gesetzesbestimmung regulirt ist. Wenn wir dennoch von einer Unzulänglichkeit des Rechtsschutzes auf deutschen Bahnen sprechen, so hat das darin seinen Grund, weil der höchste preußische Gerichtshof, das geheime Obertribunal zu Berlin, dem § 25 eine Auslegung gegeben hat, die ihn ziemlich vollständig wieder entkräftet. Die im besagten § 25 enthaltenen Worte:

die Gesellschaft hat den an den auf der Bahn beförderten Personen, sowie an Dritten erstandenen Schaden zu ersetzen,

legt der genannte Gerichtshof dahin aus, es solle nur der Schaden an der Person vergütet werden, und erkennt daher nur auf Erstattung des sogenannten damnum emergens, nicht aber auf Vergütung des lucrum cessans *). Wenn sonach Jemand, der seine Familie durch seine Arbeitskraft ernähren muß, auf der Eisenbahn körperlich verletzt wird, so werden ihm, die Haftpflicht

*) Das geheime Obertribunal in Berlin erkannte in einem Falle, wo ein praktischer Arzt, der bei einem Bahnunfall eine Quetschung erlitten, die ihn nöthigte, 20 Tage das Bett zu hüten, und der demzufolge auf Erstattung der Einbuße am Verdienst gegen die Westphälische Bahn klagbar geworden, mittelst Urtels vom 14. December 1857 (Siehe Koch, Deutschlands Eisenbahnen, Anlage XXXIVb) dahin: Der § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838, der als bezügliches Specialgesetz hier zunächst die Norm der Entscheidung abgiebt, verpflichtet die Gesellschaft doch immer nur zum Ersatze für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen entsteht. Bei contractlichen wie außercontractlichen Schadenzufügungen beruht die Ersatzverbindlichkeit des Beschädigers entweder in dessen Vorsatze oder in dessen größerem oder geringerem Versehen. — §§ 277 ff., 285 ff. 1, 5 und § 10 ff. 1, 5 des allgem. Landrechts. Derjenige, welcher Schadenersatz fordert, muß mithin den Vorsatz oder das Versehen des Beschädigers nachweisen. Ein solcher Beweis würde in Fällen der vorliegenden Art gegen die Eisenbahngesellschaft, als solche, sehr schwierig zu führen sein, darum überhebt der gedachte § 25 den verletzten Reisenden der Nothwendigkeit eines solchen Beweises, erklärt die Gesellschaft vielmehr ohne Weiteres zum Ersatz verpflichtet und läßt ihr nur einwandsweise den Beweis frei, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden sei. Die gefährliche Natur der Eisenbahn-Unternehmung selbst soll aber als ein solcher, von dem Schadenersatz befreiender Zufall, nicht betrachtet werden. Ist nun auf diese Weise der Kläger hinsichtlich der Beweislast gegen die Westphälische Eisenbahn durch den § 25 a. a. O. erheblich begünstigt, so liegt doch kein genügender Grund vor, die Ersatzverbindlichkeit der letzteren materiell über den Wortlaut des Gesetzes hinaus zu extendiren, und sie zur Zahlung der vom Kläger geforderten Versäumnißkosten zu verurtheilen, die doch niemals unter dem Begriff des an der Person entstandenen Schadens zu subsumiren sind. Nur um diese 78 Thlr. Versäumnißkosten handelt es sich hier aber; die Kurkosten sind dem Kläger niemals verweigert und im gegenwärtigen Processe auch gar nicht mit eingeklagt. Die von dem Appellationsrichter ausgesprochene Abweisung des Klägers erscheint daher allerdings gerechtfertigt.

der Bahn vorausgesetzt, nur die Kurkosten und die etwa durch den Unfall beschädigten Kleidungsstücke, zerbrochene Uhr u. s. w. ersetzt, nicht aber wird ihm das erstattet, was er in Folge zeitweiliger Arbeitsunfähigkeit verloren hat. Wem bei einem Eisenbahnunfall vielleicht beide Beine zerschmettert werden, der würde nach dieser Auffassung des Obertribunals nur einen Anspruch auf Ersatz der Kur- und etwaigen Amputationskosten, sowie der Kosten für Beschaffung künstlicher Beine haben, dagegen hätte er keinen Anspruch auf Ersatz dessen, was er durch die Verstümmelung verloren bez. in Zukunft noch verliert. Denn diese Verluste sind als ein lucrum cessans anzusehen, das nicht erstattet wird.*) Es ist nicht abzusehen, wie das preußische Obertribunal zu dieser Auffassung gelangen konnte. Die Motive des Gesetzgebers, die wir in der Note Bl. 45 und flgd. ausführlich gegeben haben, bieten nicht den leisesten Anhalt für die Annahme, es habe die Haftpflicht der Bahn nur auf das damnum emergens beschränkt werden sollen. Durch diese Auslegung hat der ganze § 25 des mehrgedachten Gesetzes seinen Werth verloren. Es sollte diese Gesetzesbestimmung die Bahn zur höchsten Sorgfalt anspornen. Dahin ging die Absicht des Gesetzgebers. Diese Absicht ist durch diese Auslegung des höchsten Gerichtshofes vollständig vereitelt. Die preußischen Bahnverwaltungen haben nicht die geringste Veranlassung, aus Furcht, Schädenansprüchen sich auszusetzen, ihre Sorgfalt zu steigern. Aerztliche, Apotheker- und Krankenwärterkosten, Kosten für etwaige künstliche Gliedmaßen spielen bei den Summen, mit denen eine Bahn Jahr aus Jahr ein arbeitet, gar keine Rolle. Der Bau eines Schuppengebäudes wird der Bahn mehr Aufwand verursachen, als alle die Kur- und anderen Kosten

*) Nach dem preußischen Landrechte kann bei Eisenbahnunfällen von dem Obertribunal wohl auch auf Ersatz des lucrum cessans erkannt werden. Aber dann müßte Kläger von Bezugnahme auf § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 absehen. Er würde vielmehr dann seinerseits (siehe die §§ 98 bis incl. 129 des sechsten Titel des ersten Theils des genannten Gesetzbuches) der Bahnverwaltung, gleichviel ob er aus dem Fahrvertrage 2c. klagte oder sich der actio Legis Aquiliae bediente, zunächst nachzuweisen haben, daß sie durch grobe Fahrlässigkeit (culpa lata) den Unfall veranlaßt habe, und die Bahnverwaltung könnte sich von dem Anspruch schon durch den Nachweis befreien, daß ihr nur eine geringe Fahrlässigkeit zur Last falle.

zusammen in einem Jahre sich belaufen werden. Es ist sonach nicht der Gesetzgebung, sondern der richterlichen Interpretation vorzuwerfen, daß wir auch in Betreff Preußens von einer Unzulänglichkeit des Rechtsschutzes bei Eisenbahnunfällen mit vollem Recht sprechen müssen.

## V.

Um den Gerichtshöfen die Möglichkeit zu nehmen, ein Gesetz über die Entschädigung bei Eisenbahnunfällen in so restrictiver Weise auszulegen, wie es nach Vorstehendem mit § 25 des Gesetzes vom 3. November 1836 geschehen, müßte in demselben mit ausdrücklichen Worten gesagt sein:

> es habe die Bahnverwaltung, wenn sie für eingetretene Körperverletzungen haftbar sei, das volle Interesse (damnum emergens und lucrum cessans) zu gewähren.

Der eigentliche Schwerpunkt eines solchen Gesetzes über die Haftpflicht der Bahn liegt gerade hier. — Soll die Bahn, wenn sie den Schaden civilrechtlich zu vertreten hat, nicht in Erstattung des vollen Interesse verurtheilt werden, so ist es besser, man sieht gleich ganz von der legislativen Ordnung der Frage ab und läßt die Dinge in dem trostlosen Zustande, in dem sie sich jetzt befinden. Man fürchte nicht, daß die Bahn durch eine solche Haftpflicht in ihrer Existenz bedroht werde. Die enormen Summen, welche die englischen Bahnen jährlich als Aequivalente für Verletzungen und Tödtungen zahlen, haben ihre Lebensfähigkeit noch nicht im Entferntesten in Frage gestellt. Ueberall da, wo unsere deutschen Bahnen unter einer sorgsamen, gewissenhaften und geschickten Verwaltung stehen, werden solche Unfälle selten vorkommen und wenn sie vorkommen, meistens durch force majeure — die keine Haftpflicht der Bahn begründet — veranlaßt sein. Wo es aber an einer tüchtigen und geschickten Verwaltung fehlt, dürfte es ganz zweckdienlich sein, wenn einmal die Zahlung einiger Entschädigungssummen die Verwaltung an ihre ernste Pflicht mahnte. Und wenn solche Erstattungssummen hin und wieder den Anlaß dazu geben sollten, die ungenügende Leitung der Bahn in geeignetere, tüchtigere und gewissen-

haftere Hände zu bringen, so wäre damit nur dem Gemeinwohl gedient.

Detaillirte Bestimmungen, wie der Schaden zu vergüten sei, dürften mindestens bei Körperverletzungen nicht erforderlich sein. Der code civil giebt dem französischen Richter gar keinen Anhalt, wie er den Schaden bei Körperverletzungen oder Tödtungen zu vergüten habe. Das französische Gesetzbuch entbehrt nach dieser Richtung hin aller speciellen Vorschriften. Es ist diese Partie ganz dem freien Ermessen des Richters überlassen. Die französischen Richter haben auch noch niemals den Wunsch geäußert, es möchte ihnen die Gesetzgebung speciellere Anhalte geben, nach welchen Gesichtspunkten sie bei Körperverletzungen oder Tödtungen die Entschädigung auszuwerfen hätten. Sie freuen sich vielmehr dessen, daß sie hier ihr mehr ungebundenes Ermessen können walten lassen. Auch die englischen Rechte lassen hier in dieser Partie dem Richter und den Geschwornen ein überwiegend freies Feld. Ueber Schadenersatz bei Körperverletzungen enthalten sie gar nichts Näheres. Und was den Schädenanspruch der Hinterlassenen eines durch einen Eisenbahn- oder sonstigen Unfall Getödteten angeht, so ist hierfür Lord Campbells Akte vom Jahre 1846 (an Act for compensating the families of Persons killed by Accident) maßgebend. Nach ihr haben ein Recht auf Entschädigung die Wittwe und die Kinder, ferner auch der Gatte und der Vater, der Großvater und die Großmutter, der Stiefvater und die Stiefmutter, der Enkel und die Enkelin, der Stiefsohn und die Stieftochter. Das ist Alles, was diese Parlamentsakte hier den Richtern und Geschwornen an die Hand giebt. Es ist rein in das Ermessen der Geschwornen gestellt, wem von den Genannten und welche Entschädigung sie ihm zukommen lassen wollen und wie diese Summe unter mehrere Interessenten vertheilt werden soll. (in every such action the jury may give such damages *as they think proportioned to the injury resulting from such death* to the parties respectively for whom, and for whose benefit such action shall be brought, and the sum so recovered, shall be divided amongst the beforementioned parties *in such shares as the jury by their verdict shall find and direct.)* Unsere deutschen Gesetzgebungen dagegen gehen in dieser Partie ziem-

lich in das Detail. Namentlich über die Entschädigung bei Tödtungen enthalten sie sehr ins Einzelne gehende Bestimmungen.

Man würde es in Deutschland bedenklich finden, in solchen Fragen dem Richter einen mehr freien Spielraum zu gestatten, obwohl nur erst dann, wenn das Ermessen des Richters nicht beengt ist, der Individualität des einzelnen Falles die nöthige Rechnung getragen werden kann. Anderseits wird man gegenüber England und Frankreich und anderen Staaten in Deutschland immer nur der Wittwe und den Kindern, sowie denen, zu deren Ernährung der Getödtete außerdem noch verpflichtet war, nicht aber dem Vater bei dem Tode des Kindes, nicht dem Gatten bei dem Tode der Gattin u. s. w. einen Ersatzanspruch zugestehen. Auch lassen viele deutschen Gesetzgebungen im Anschluß an die Bestimmungen des gemeinen Rechtes diesen Ersatzanspruch nur subsidiär, d. h. nur soweit zu, als der Wittwe und der Kinder eigenes Vermögen zum standesgemäßen Unterhalt nicht ausreicht. In einigen deutschen Ländern wird auch einer Frauensperson, deren Aussicht auf eheliche Versorgung durch Verstümmelung erschwert worden, ein Anspruch auf Schadenersatz gegeben. Es ist selbstverständlich hier nicht der Ort, auf alle diese Punkte näher einzugehen. Uns däucht, daß es wünschenswerth wäre, die richterliche Thätigkeit gerade in dieser Partie so wenig als möglich zu beengen. Die Gewissenhaftigkeit unserer deutschen Richter bürgt uns ja genügend dafür, daß sie von einer ihnen gegebenen Freiheit keinen ungeeigneten Gebrauch machen werden. Wir meinen, daß es, was den Ersatz bei Körperverletzungen angeht, speciellerer Bestimmungen nicht bedarf. Ist der Beschädiger verpflichtet, das volle Interesse zu zahlen, so hat er selbstverständlich die Kurkosten, sowie sonstige Schäden, und den durch partielle oder totale Erwerbsunfähigkeit entgangenen und etwa in Zukunft noch entgehenden Gewinn zu erstatten. Es ist ganz überflüssig, wenn in solchen Dingen die Gesetzgebung detaillirte Vorschriften giebt. Es können dieselben doch nur ganz allgemeiner Natur sein und nur das enthalten, was der Richter auch ohne diesen Anhalt von selbst findet. Dagegen bei Tödtungen würde, wie nun einmal die Dinge bei uns liegen, allerdings im Gesetz zu bestimmen sein, wer das Recht auf Schadenersatz habe.

Es empfiehlt sich hier in der Hauptsache die bezügliche Vorschrift des österreichischen bürgerlichen Gesetzbuches, da dieselbe den Vorzug hat, mehr allgemeiner Natur zu sein. *)

Wir erlauben uns in Anlehnung an diese Vorschrift eine Bestimmung des Inhalts in Vorschlag zu bringen:

„Bei Tödtungen sind nicht nur alle Kosten zu erstatten, „sondern es muß auch denen, zu deren Ernährung und „Erhaltung der Getödtete verpflichtet war, insbesondere „der hinterlassenen Wittwe und den Kindern desselben, „alles das ersetzt werden, was ihnen durch diesen Todes„fall entgangen ist."

Ferner wäre es dringend geboten, noch zu bestimmen:

daß bei Körperverletzungen auch auf Erstattung nicht vermögensrechtlicher Schäden nach billig richterlichem Ermessen erkannt werden könne.

Eine solche Vorschrift würde zunächst an die Stelle des Schmerzensgeldes treten, das nach den meisten deutschen Gesetzgebungen bei Körperverletzungen beansprucht werden kann. Es ist sehr zu wünschen, daß dieses Schmerzensgeld allmählig ganz entfernt werde. Denn einestheils ist die Lehre vom Schmerzensgelde nach so manchen Richtungen hin noch immer eine ziemlich controverse, anderseits aber verletzt es wirklich jedes feinere Gefühl, wenn die Gesetze gebieten, es solle speciell für die Schmerzen ein Aequivalent gewährt werden. Es erinnert das noch an alte rohe Sitten, an die uncivilisirten Zeiten der deutschen Bußen. Es ist in der That widerlich, deutsche Prozeßacten zu lesen, wo über dieses Schmerzensgeld gestritten wird. Der Beschädigte fordert gewöhnlich für die Dauer seiner Leiden das Schmerzensgeld. Der Gegner opponirt dann meistens, daß der Beschädigte hierzu kein Recht habe, sondern höchstens nur befugt sei, das Schmerzensgeld für die wirklichen Schmerzen zu beanspruchen. Nun deducirt er dem Beschädigten vor, daß er entweder eigentliche Schmerzen gar nicht gehabt habe, bez. nicht haben konnte, oder wenn er solche hatte, er dieselben nur bei der vielleicht stattge-

*) Sie lautet dahin (§ 1327 des österreichischen bürgerlichen Gesetzbuches): Erfolgt aus einer körperlichen Verletzung der Tod, so müssen nicht nur alle Kosten, sondern auch der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten das, was ihnen dadurch entgangen ist, ersetzt werden.

habten, wenige Minuten andauernden Operation, vorausgesetzt, daß kein Chloroform verwendet wurde, erdulden mußte. Schließlich erfolgen gar noch Abhörungen von Sachverständigen über das Vorhandensein von Schmerzen, bez. die Intensität derselben — welche Gutachten selbstverständlich wieder auseinander gehen und in denen die Schmerzen wie Zucker und Kaffee gemessen und abgewogen werden — und am Ende des Prozesses wird, wenn für den Beschädigten Alles günstig läuft, auf ein Schmerzensgeld von vielleicht 10 bis 20 Thlr. erkannt. Die Kosten stehen natürlich meist in gar keinem Verhältniß zu dem Ausfalle eines solchen Prozesses. Es ist uns kein Rechtsfall bekannt, wo die Richter nicht, wenn sie überhaupt den Anspruch auf Schmerzensgeld zuließen, schließlich auf Zahlung einer Bagatelle erkannten. Es sind diese alten deutsch-rechtlichen Privatbußen, Wehrgeld, Schmerzensgeld, Sachsenbuße und dergleichen in unserem Rechte ganz verkümmert. Das Wehrgeld hat man fast überall beseitigt, nur Sachsenbuße und Schmerzensgeld treiben noch in den deutschen Gesetzen und Rechten ihr mehr gespensterhaftes Dasein fort. Was namentlich das Schmerzensgeld angeht, so möchte man, da hier alles dem richterlichen Ermessen überlassen ist, wohl unseren deutschen Richtern vorwerfen dürfen, daß sie dasselbe nicht besser verwerthen, als es geschieht. Doch die Hauptschuld liegt an den grenzenlosen Verirrungen unseres gemeinen deutschen Prozesses, der ja die Basis fast aller deutschen Prozeßrechte ist. Dieser gemeine Prozeß beschränkt die freie richterliche Bewegung nach allen Richtungen hin. Und was die Ermittelung des Sachverhaltes im Prozesse angeht, so preßt er ebenfalls den Richter in enge Beweisregeln ein. Keinen Pfennig soll der Richter zuerkennen, wenn er nicht ausreichend durch die zulässigen prozessualischen Beweismittel bewiesen ist. Die Folge hiervon ist, daß der deutsche Richter überall da, wo er kein festes Beweisfundament unter den Füßen hat, vielmehr sein freies Ermessen muß walten lassen, zaghaft ist, sich überhaupt in einer ihm ganz fremden Atmosphäre befindet und wenn er einen Betrag auswerfen muß, lieber ein Tantillum greift, um ja nicht dem Vorwurfe sich auszusetzen, er habe von seinem Ermessen einen zu weit gehenden Gebrauch gemacht.

Giebt man dem Richter die Berechtigung, im Allgemeinen auch den nicht vermögensrechtlichen Schaden in Geld umzuschlagen,

so ist mindestens die Erwartung gerechtfertigt, daß sein Urtheil mehr wahre Rechtsgenugthuung schaffen werde, als das bisher der Fall war. Es giebt namentlich in den Gerichtshöfen sehr mächtige und sehr zähe Traditionen. Bisher haben die deutschen Richter immer Einer von dem Anderen den Grundsatz geerbt, als Schmerzensgeld nur auf eine Bagatelle zu erkennen. Dieser Grundsatz erklärt sich auch damit, daß die deutschen Bußen es nur mit kärglichen Summen zu thun hatten. So sollte für eine Wunde mit einem Schnitte, wenn sie über eine kleine Spanne lang war, mit 2 Schilling gebüßt werden, mochte sie noch so groß sein, über 24 Schilling hinaus war nie zu büßen. Diese Traditionen zu brechen, ist nicht möglich, so lange man noch dem Richter sagt, er solle auf ein „Schmerzensgeld" erkennen. Man reißt den Richter von diesen Traditionen los, wenn man das Wort „Schmerzensgeld" ganz fallen läßt und ihm überhaupt das Recht giebt, auch für nicht vermögensrechtlichen Schaden ganz im Allgemeinen eine Entschädigungssumme auszuwerfen.

Eine solche Ermächtigung des Richters würde, wie das sich aus Vorstehendem ergiebt, nicht blos den engen Raum umfassen, den bisher das Schmerzensgeld einnahm. Sie soll vielmehr nach den verschiedensten Richtungen hin verwerthet werden. Namentlich soll der Richter dann davon Gebrauch machen, wenn z. B. eine unverheirathete Frauensperson durch einen Eisenbahnunfall so verstümmelt worden ist, daß ihre eheliche Versorgung damit voraussichtlich erschwert wird. Ueberhaupt soll der Richter damit berechtigt werden, auch eine Entschädigung auszuwerfen für die Leiden, die nicht eigentliche Schmerzen sind, Krankenlager, schlaflose Nächte, Entbehrung des gewohnten Berufs, Entbehrung der gewohnten Freuden des Lebens, Angst und Kummer, ob Heilung möglich, ob nicht u. s. w. Wenn man dem Richter eine solche Berechtigung nicht giebt, dann möge die Gesetzgebung nur gerade heraus sagen, daß sie gar nicht den Willen habe, Rechtsgenugthuung zu gewähren. Man setze den Fall: ein in festem Gehalte stehender Beamter, eben auf einer Vergnügungsreise oder einer Reise nach dem ihm angeordneten Bade begriffen, verunglückt auf der Bahn. Er muß fern von der Heimath, fern von den Seinen vielleicht Monate lang auf dem Krankenlager liegen, ehe er nur halbwegs genesen kann. Nach den Rechten kann er, da sein Ge-

halt fortgeht, nur die Kurkosten und sonstige Extraspesen erstattet verlangen, mehr nicht. Für alles Andere erhält er keine Entschädigung. Man denke an die armen Soldaten, die vor Kurzem bei dem entsetzlichen Unglück bei Harowitz körperlich so schwer beschädigt wurden. Wird erkannt, daß die Bahn haftbar sei für diese Schäden,*) so erhalten diese armen Menschen — ein ärmliches Schmerzensgeld von einigen Thalern ausgenommen — auch keine weitere Entschädigung für die Leiden und Entbehrungen

*) Dieser Harowitzer Unfall ist wohl einer der entsetzlichsten, der sich je auf deutschen Bahnen zugetragen hat. Ueber dreißig Menschen wurden dabei getödtet und gegen hundert verwundet und bez. verstümmelt. Die Sachlage ist noch nicht geklärt. Nach dem, was bis jetzt über den Fall verlautet, gewinnt es den Anschein, als wenn die Bahnverwaltung, die nach § 19 der Betriebsordnung vom 19. November 1851 ihr Personal zu vertreten hat, für die erstandenen Schäden haftbar wäre. Man sagt, es habe der Führer des Passagierzuges, in dem sich die verunglückten österreichischen Soldaten befanden, auf der letzten Station erklärt, man solle den nachkommenden Güterzug aufhalten, und nicht weiter passiren lassen. Ist das Seiten des Zugführers geschehen, so hat derselbe jedenfalls umsichtig gehandelt. Er mochte wohl fürchten, mit seinem Passagierzug vielleicht im Schnee stecken zu bleiben und sah voraus, daß, wenn das geschähe, der nachfolgende Güterzug möglicher Weise in den Passagierzug hineinrennen könne. Denn bei Nacht war es dem Locomotivführer des Güterzuges voraussichtlich nicht möglich, den vielleicht eingeschneiten Passagierzug wahrzunehmen. Doch man ließ den Güterzug, als er an die gedachte Station angekommen, passiren, man hielt ihn nicht auf. Der Locomotivführer dieses Güterzuges sah bei Harowitz eine große Schneewehe vor sich liegen. Er steigerte vermuthlich die Kraft der Maschine, um durchzubrechen. In dieser Schneewehe lag der eingeschneite Personenzug und das entsetzliche Unglück war da. Man kann billig hier die Frage stellen: Warum ließ man, wenn der Führer des Personenzuges um Aufhaltung des Güterzuges bat, den Güterzug passiren? Was hätte es denn verschlagen, wenn die Güter einen halben oder ganzen Tag später an den Ort ihrer Bestimmung ankamen? Die Bahn hat keineswegs die gesetzliche Verpflichtung, bei solchem Unwetter zu fahren. Warum setzt sie nicht einmal eine Fahrt bei solchen Zeiten aus! Wenn sie nun auch einmal einen Tag kein Fahrgeld oder keine Fracht verdient! Es ist doch besser, die Güter verspätigen sich um einen Tag, als man riskirt, so viele Menschen ihres Lebens und ihrer Gesundheit zu berauben. Wir wissen nicht, ob die Thatsachen so liegen, wie wir nach dem, was verlautet, angenommen haben. Liegen sie so, dann würde zweifelsohne jeder französische Gerichtshof die Bahnverwaltung — da sie ihr Personal zu vertreten hat — haftbar erklären. Ein Gleiches würde die englische Jury thun. Wie ein deutscher Gerichtshof erkennen wird, ist bei der überwiegend gelehrten und daher meist wenig practischen deutschen Rechtssprechung nicht im Entferntesten vorauszusagen.

auf einem monate- oder jahrelangen Kranken- und Schmerzenslager. Es steigt Einem in der That das Blut in den Kopf, wenn man sieht, wie weit wir in Deutschland mit aller unserer Rechtsgelehrsamkeit — ja wir möchten fast sagen, in Folge dieser übertriebenen Gelehrsamkeit — hinter den einfachen und natürlichen Postulaten der Gerechtigkeit noch zurück sind.

In Artikel 20 der Carolina heißt es: es soll der Richter dem widerrechtlich Gefolterten seiner schmach, schmerzen, kosten und schaden der gebühr ergetzung zu thun schuldig sein. Diese Bestimmung — nur daß das Wort „Schmach" vielleicht mit den Worten Kummer, Angst, Fernsein von der Heimath, Krankenlager, schlaflose Nächte, Entbehrung des gewohnten Berufes, überhaupt Leiden des Körpers, Geistes und des Gemüthes zu vertauschen wäre — bezeichnet so recht eigentlich, was wir im Auge haben, wenn wir den Richter berechtigt wissen wollen, auch nicht vermögensrechtliche Schäden mit in Anschlag zu bringen. Auch die französischen Richter erkennen nicht blos auf den vermögensrechtlichen Schaden. Die Summen, die sie bauschweise auswerfen, sollen ein in Geld umgeschlagenes Aequivalent sein für Kosten, Schäden, entgangenen und noch entgehenden Gewinn, Kummer, Schmerzen, Leiden und Entbehrungen. *) Auch Richter und Geschworne in England und den vereinigten Staaten von Nord-

---

*) Zink in seinem vortrefflichen Werke über die Ermittelung des Sachverhaltes im französischen Civilprocesse, München 1860, sagt Bd. I. Bl. 591 u. flgd. unter Anderm: Die Haftbarkeit für die volle Genugthuung ist mit ihren weit um sich greifenden Wirkungen im französischen Privatrechte ein sehr wichtiges Repressivmittel für Unrecht und Fahrlässigkeit. Die heilsame Strenge, mit welcher die bürgerliche Rechtspflege hier zu Werk geht, verleiht den wirksamsten Schutz gegen schuldhafte Verletzungen, welche das Strafgesetz nicht wohl in seinen Bereich ziehen kann. Vor Allem ist es der moralische Schaden, der verletzende Eindruck auf die Empfindung und das Gemüth des Verletzten, der hierbei seine gerechte Würdigung findet, obwohl natürlich den Gerichten keine anderen Mittel zu Gebote stehen, als denselben in einer Genugthuung zu Geld anzuschlagen. Die ganze nutzlose und subtile Unterscheidung zwischen der erlittenen Kränkung an der Ehre und dem Schaden am Vermögen, zwischen aestimatio injuriae und damnum injuria datum findet sich mit vollem Rechte bei Seite gesetzt; beide fließen in eine unzertrennte Summe zusammen, welche gewiß jeder der hierbei zusammentreffenden Rücksichten ihre volle Rechnung trägt, aus dem nämlichen Säckel kommt, in den nämlichen hinüber wandert. Auf diesem Wege der solidarischen Vereinigung sind die Genugthuung für die

amerika nehmen bei den Entschädigungssummen, die sie zuerkennen, sehr oft mit Rücksicht auf das im Allgemeinen dem Beschädigten widerfahrene Mißgeschick. Und, was die Römer angeht, so gingen auch sehr viele ihrer Klagen vermöge ihrer Versetzung mit privatpönalen Elementen weit über die Grenze des rein vermögensrechtlichen Schadens hinaus, und nach Savigny's Ansicht konnten bei den bonae fidei actiones die Affectionen mit in Ansatz gebracht werden.

Die Eisenbahn dürfte sich nicht darüber beschweren, daß gerade in einer sie speciell angehenden Gesetzgebung mit Rücksicht auf den auch nicht vermögensrechtlichen Schaden genommen würde. Denn die Eisenbahnunfälle sind wohl die entsetzlichsten Unfälle, die es in der modernen Zeit giebt. Wo einmal solch ein Unfall Platz greift, da ist meist nicht blos ein Menschenleben, sondern gleich eine Menge von Menschenleben in Frage gestellt, ganz zu geschweigen der schweren Körperverletzungen, die solche Katastrophen herbeiführen. In einer Secunde ist der gesündeste Körper verstümmelt, in einer Secunde liegt der Tod neben dem frischesten Leben. — Uebrigens würde wohl, wenn man einmal hier den Anfang gemacht und bei Körperverletzungen in Folge von Eisenbahnunfällen dem Richter die Berechtigung gegeben hätte, auch den nicht vermögensrechtlichen Schaden mit in Anschlag zu bringen, dieses Prinzip dann ganz von selbst weiter arbeiten und bald im Wege der Gesetzgebung auch auf alle andere Fälle der widerrechtlichen Körperverletzung ausgedehnt werden. — Nach der vorgeschlagenen Bestimmung soll es ausschließlich im Ermessen des Richters liegen, ob er in einem Falle auch den nicht vermögens-

erduldete Ehrenkränkung, das Schmerzensgeld, die Verstümmelung oder Entstellung am Körper, der Jammer der unglücklichen Verführten, die geopferte Unschuld des mißbrauchten Kindes, der Schmerz der verlassenen Wittwe, die Hilflosigkeit der verwaisten Kinder, Alles ganz gleichartige und in einander übergehende Titel, um mit einem zusammenfassenden Durchgriffe all' das zu erschöpfen, was als die volle Genugthuung zum Ersatze und zur Wiedervergeltung in jedem Falle geeignet erscheint. Niemand denkt daran, zwischen einer poena publica und privata einen Scheideweg zu ziehen, die eine durch die andere ausschließen zu lassen; das Strafurtheil, wenngleich auf die Anzeige des Beschädigten ergangen, behält den Schadenersatz in jenem weiteren Sinne immer vor; der letzte ist nebenbei eine heilsame Zugabe zu der öffentlichen Strafe," der ihrer Bestimmung einen bedeutenden Nachdruck verleiht.

rechtlichen Schaden mit berücksichtigen will, und dann soll er diesen Schaden nur nach „billigem" Ermessen auswerfen. Es würde bei der practischen Ausführung einer solchen Bestimmung ganz von selbst geschehen, daß der Kläger eine Bauschsumme als Ersatz der vermögens- und nicht vermögensrechtlichen Schäden beanspruchte, und der Richter dann auch bei Feststellung der Aequivalente beiderlei Entschädigungen in einer einzigen ungetrennten Summe auswürfe.

## VI.

Die Bahn würde die Berechtigung haben, die gesetzlichen Bestimmungen, die wir hier in Vorschlag gebracht, durch gehörig veröffentlichte Reglements zu beschränken. Eine solche Beschränkung könnte selbstverständlich nicht so weit gehen, daß die Bahn erklärte oder vereinbarte, nicht für eigene lata culpa oder eigenen dolus zu haften, denn für dolus oder die ihm gleich zu achtende lata culpa muß ein Jeder einstehen, und sind Abkommen, die dem entgegen laufen, ohne rechtliche Wirkung. Aber sie könnte durch Reglements feststellen, oder in sonst anderer Art vereinbaren, daß sie aus ihrer eigenen culpa levis nicht haftbar sei, ferner — da eine von der Schuld des Bahnpersonals getrennte Schuld der Bahnverwaltung recht gut denkbar ist, z. B. ungenügende Instruction der Beamten, unzureichendes Personal, Verwirrung im Signalwesen, Nachlässigkeit in der Prüfung der Axen, überhaupt der Betriebsmittel, Nichteinführung erprobter Sicherheitsmaaßregeln, Belastung der Leute mit zu viel Arbeit und demzufolge zu große Ermüdung derselben u. s. w. — daß sie weder für culpa levis oder lata, noch für dolus ihres Personals einzustehen habe. Denn eine Abrede, nicht für eigne leichte Fahrlässigkeit, noch für die Fahrlässigkeit (grobe oder leichte) oder den bösen Willen eines Anderen haften zu wollen, verstößt nicht gegen ein absolutes Gesetz. Ebenfalls könnte sie sich z. B. bedingen, daß die Beweislast verlegt und sonach Kläger zuvörderst ihre Schuld und nicht sie ihre Nichtschuld darzulegen habe, sowie ferner, daß schon Ereignisse, die sich als einfach casuelle darstellen, und nicht erst höhere Gewalt sie exculpire. In dieser und noch in mannichfach anderer Weise

könnten solche Gesetzesbestimmungen durch Reglements und dergleichen gebrochen werden. Es scheint uns geboten, daß eine solche Berechtigung der Bahn, auf diesem Wege ein Gesetz über ihre Haftpflicht wieder zu entkräften, gleich von Hause aus nicht zuzulassen sei. Es muß gleich in einem solchen Gesetze mit vorgeschrieben sein, daß dasselbe ein absolutes Gesetz sei. Es würde sich sonach wohl eine Bestimmung des Inhalts empfehlen:

> die Bahnverwaltung ist nicht befugt, die obigen Vorschriften im Voraus auszuschließen, oder auch nur zu beschränken, und sind Reglements und sonstige Abkommen, die dem entgegenstehen, ohne rechtliche Wirkung.

Es verlören dadurch die in Vorschlag gebrachten gesetzlichen Bestimmungen den Charakter eines Dispositivgesetzes und bekämen den eines Zwangsgesetzes.

Es bedarf wohl keiner besonderen Motivirung, eine solche den Rechtsschutz des Publikums angehende Bestimmung als ein absolutes Gesetz hinzustellen, das durch Autonomie der Bahn oder sonstige Vereinbarungen zu Ungunsten des fahrenden Publikums nicht abgeändert werden kann. Das englische Recht gestattet der Eisenbahn als Güterbeförderer ihre Haftverbindlichkeit wenn auch nur in beschränktem Maaße durch Privatabkommen zu mindern, dagegen gesteht es der Eisenbahn als Personbeförderer eine solche Berechtigung nicht zu. Es hält hier an dem Satze fest: der Personbeförderer ist verpflichtet, die Passagiere wohlbehalten an den Ort der Bestimmung zu bringen und ist weder durch Parlamentsakte noch sonst berechtigt, seine Vertretungspflicht zu begrenzen, oder zu mindern (he is not empowered by Act of Parliament or otherwise to limit or lessen his liability).*) In England ist sonach den Bestimmungen über den Personentransport (common carrier of passengers) der Charakter eines absoluten Rechts beigelegt. In Frankreich dagegen erachtet man selbst die Vorschriften des code de commerce über die Haftpflicht des Fuhrmanns bez. der Eisenbahn als Güterbeförderer als ein zwangsrechtliches Gesetz. Man sieht in einer Verengung dieser Haftpflicht durch Separatclauseln einen Verstoß gegen Art. 6 des code civil, wo es heißt: on ne peut déroger par des conven-

---

*) Henry Simon the Law. etc. S. 1.

tions particulières aux lois, qui interessent l'ordre public et les bonnes moeurs. Und wenn nach französischem Rechte ausdrücklich dem Commissionär gestattet ist, seine Haftpflicht für Seeunglück oder sonstige Beschädigung bez. Verlust von Waaren durch Privatabkommen beliebig einzuschränken, (Art. 98 des code de commerce: il est garant des avaries ou pertes des marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure), so deduciren die französischen Gerichte mit Rücksicht darauf, daß bei den Bestimmungen über die Haftpflicht des Fuhrmanns die Worte: s'il n'y a stipulation contraire nicht zu lesen sind: der Gesetzgeber habe diese Worte ausdrücklich weggelassen, weil er dem Fuhrmann keine Berechtigung, seine Haftpflicht zu mindern, einräumen wollte. Diese Strenge der französischen Gerichte gegen den Fuhrmann ist älter, denn die französischen Gesetzbücher. Schon vor dem Inkrafttreten des code civil und code de commerce erkannte der französische Cassationshof mittelst Urthels vom 21. Januar 1807 dahin, daß der Fuhrmann nicht berechtigt sei, seine gesetzliche Haftpflicht durch den Frachtbrief oder sonst zu beschränken, und die französischen Richter haben fortan consequent an diesem Präjudiz festgehalten. Da nun der Mensch ein viel werthvolleres Transportobject ist, denn die Waare, so ergiebt sich aus den Grundsätzen, welche die französischen Gerichte beim Gütertransport befolgen, ziemlich von selbst, daß dem Beförderer von Personen, sonach auch der Eisenbahn in dieser Eigenschaft, in Frankreich das Recht versagt ist, ihre gesetzliche Haftpflicht zu beschränken. Jedes solche die Haftpflicht einengende Reglement oder sonstige Abkommen wird dort als ein Verstoß contre l'ordre public et les bonnes moeurs angesehen. Und wenn man in Frankreich der Bahn als Güterbeförderer unter Umständen nachläßt, ihre Haft zu limitiren, so gestattet man ihr dieß dagegen, soweit sie Personen befördert, unter keinen Umständen. Es hat die gesetzliche Haftpflicht der französischen Bahnen für Körperverletzung und Tödtung sonach einen noch absoluteren Charakter, denn ihre Haftpflicht für Beschädigung oder Verlust von Gütern. Diese Grundsätze des französischen und englischen Rechtes bez. der Rechtsprechung sind nur zu billigen. An ihnen sehen wir recht klar, wie weit wir hier in Deutschland noch zurück sind. Bei uns hat man der Gesetzes-

bestimmung über die Haftpflicht der Eisenbahn als Güterbeförderer den Charakter eines absoluten Gesetzes gegeben und nur gewisse Modificationen des Umfanges dieser Haftpflicht nachgelassen, während in Betreff der Haftpflicht der Bahn beim Personentransporte in der Mehrzahl der deutschen Staaten noch alles im Rohen liegt, und die hier einschlagenden gesetzlichen Vorschriften über die civilrechtliche Vertretungspflicht beliebig modificirt und beschränkt werden können. Die Eisenbahnen sind die großen Heerstraßen des modernen Verkehrs. Sie sind factisch im Besitz eines Monopols. Ihnen gegenüber muß die Gesetzgebung mit einer gewissen Energie auftreten, wenn sie ihren Willen durchsetzen will. Es war daher sicher ein Fehler, daß man dem preußischen Gesetze vom 3. November 1838 nicht gleich bei seinem Erlasse ganz oder partiell mit ausdrücklichen Worten den Charakter eines Zwangsgesetzes gab. Es haben sich zwar Schriftsteller dahin ausgesprochen*), dieses Gesetz, soweit es den Personentransport zum Gegenstand habe, sei nicht dispositiver Natur, aber der oberste preußische Gerichtshof hat immer consequent die Ansicht festgehalten, daß das Gesetz einen absoluten Charakter nicht habe.

*) Bessel und Kühlwetter, „Das preuß. Eisenbahnrecht", Köln 1855. Es heißt daselbst Bd. II. Bl. 208: „Wollte eine (preußische) Eisenbahngesellschaft den Versuch machen, ihre gesetzliche Ersatzpflicht für den Fall der Beschädigung von Personen durch ihre Transportbedingungen aufzuheben, so würde eine derartige Bedingung ohne alle Wirkung sein, weil der § 25 des Eisenbahngesetzes (vom 3. November 1838) jedenfalls insofern, als er den sicherheitspolizeilichen Zweck hat, Leben und Gesundheit des Publikums zu schützen, in hohem Grade eine der öffentlichen Ordnung angehörende Bestimmung ist. Dasselbe gilt auch von derjenigen Bedingung, welche den Schadenersatz beschränkt, z. B. auf die Erstattung der Kurkosten des körperlich Beschädigten, eine Beschränkung, wie sie namentlich das Betriebsreglement für die preußischen Staatseisenbahnen u. s. w. vom 18. Juli 1853 in seinem § 23 enthält." Bl. 219 ist zu lesen: „den weitergehenden Grund des Gesetzes vom 3. November 1838 finden wir in der Gefährlichkeit der Eisenbahnunternehmung und fassen die Sache so auf, daß die Gesetzgebung durch Erhöhung der Verantwortlichkeit für die öffentliche Sicherheit habe sorgen wollen. Deswegen haben wir in Beziehung auf den Personentransport uns dahin ausgesprochen, daß der § 25 publici juris sei und durch Vertrag nicht modificirt werden könne. Bei dem Gütertransporte dagegen ist von einer Gefährdung der öffentlichen Sicherheit keine Rede, wir glauben daher auch, daß der für die Beschädigung von Gütern zu leistende Schadenersatz auch von den Eisenbahngesellschaften reglementmäßig modificirt und sogar ausgeschlossen werden kann."

Niemand, der die Dinge unparteiisch betrachtet, wird es als eine Härte ansehen, wenn man einem solchen Gesetze im Allgemeinen den Charakter einer absoluten Rechtssatzung gäbe. Es werden aber Manche der Ansicht zuneigen, daß es nicht ganz zu rechtfertigen sei, wenn eine solche Vorschrift auch gegenüber den Betriebsbeamten und Bediensteten der Bahn publici juris sein solle, d. h. wenn man der Bahn nicht gestatten wolle, ihren eigenen Leuten gegenüber die aus einem solchen Gesetze fließende Haftpflicht durch Reglements oder sonstige Abkommen zu beschränken. Man kann wohl sagen, die Beamten des Betriebes, sowie die vielen Bahnbediensteten, die auf den Bahnhöfen und Stationen unmittelbar mit den Locomotiven und Wagen zu thun haben, wissen, gleich dem Bergmann, der jeden Tag mit Gebet in seine Grube steigt, sehr wohl, daß sie sich einem Berufe widmeten, der mit Gefahren verbunden ist. Und da sie sich freiwillig diesem Berufe widmen — denn nach dieser Seite hin wirkt das factische Monopol der Eisenbahn nicht — so ließe es sich wohl deduciren, es müsse die Bahnverwaltung, was die Schädenansprüche bei Verunglückung ihrer eigenen Leute angehe, die Berechtigung haben, schon im Voraus durch Abkommen diese ihre Haftpflicht zu limitiren. Dagegen ist wieder auf der anderen Seite zu erwägen, daß es im allgemeinen humanistischen Interesse dringend geboten scheint, hier der Bahnverwaltung keine Macht einzuräumen. Denn gerade auf deutschen Bahnen fallen gegenüber den Bahnen anderer Staaten alljährlich die meisten Beamten und Leute. Es sagt der k. s. Staatseisenbahndirector M. M. Freiherr v. Weber treffend*): „der Triumph der deutschen Eisenbahnen in Beziehung auf Sicherheit des Verkehrs ist indeß nur ein halber, so lange jährlich ungefähr 220 getödtete und verletzte Beamte und Arbeiter mit Leib und Leben für dieselbe zahlen und den Gesammtverlust an Leben und Gesundheit auf deutschen und englischen Bahnen, auf gleiche Verkehrsmassen vertheilt, fast in die Wage stellen." Ein ganz unverhältnißmäßig hoher Procentsatz aller Verwundungen und Tödtungen in Folge des Bahnverkehres fällt auf die Beamten und sonstigen Bediensteten der Bahn. Namentlich die bei dem Rangiren und der übrigen directen Bedienung der Züge auf den

*) Weltbibliothek „Aus der Welt der Arbeit" Bl. 68.

Bahnhöfen und Stationen, sowie bei ähnlichen Thätigkeiten beschäftigten im Dienste der Verwaltung stehenden Arbeiter stellen wohl das größte Contingent zu den Todten und Verwundeten, welche die deutschen Bahnen jährlich zu registriren haben. Man blicke auf die (Bl. 85) nachstehenden statistischen Notizen der preußischen Bahnen und man wird daselbst bestätigt finden, was wir sagen. Diese Beamten und Arbeiter entbehren jetzt alles und jedes Rechtsschutzes. Sobald sie verunglücken, werden sie bei Seite getragen. Die Bahn zahlt die Kurkosten, und aus etwa vorhandenen Cassen wird noch eine kleine Unterstützung gewährt; damit ist alles abgethan. Die Bahn registrirt sie fast meist als durch eigene Schuld verunglückt. Mit Ausnahme der Beamten, die bei Unfällen der Züge mit verunglückten, beschädigt oder getödtet wurden, ist in den nachstehenden statistischen Notizen immer nur von verschuldeten Unfällen die Rede. Sind diese statistischen Erhebungen wahrheitsgetreu, so möchte man annehmen, die Bahn engagire meist nur junge, leichtfertige, tollkühne Wagehälse, die keine Gefahr kennen. Denn daß hier unter den vielen hundert Verunglückungen beim Besteigen oder Verlassen der Fahrzeuge, beim Wagenschieben und Rangiren der Züge, beim Aufenthalt auf dem Gleise, beim Ueberschreiten desselben (innerhalb der Bahnhöfe und Stationen), sowie bei sonstiger Handhabung des Dienstes nicht **ein** Fall als ein unverschuldeter registrirt ist, erscheint mehr wie auffällig.

Vom Herrn M. M. Freiherrn von Weber, k. s. Staatseisenbahndirector, ist uns auf unser Ersuchen das aus der untenstehenden Note ersichtliche, höchst schätzenswerthe Gutachten zugegangen.*)

---

*) Zur correcten Beurtheilung von Eisenbahnunfällen gehört es, daß Factoren mit in Rechnung gezogen werden, die das große Publicum sehr wenig kennt und selbst ein bedeutender Theil der Fachmänner nicht sachgemäß würdigt.

Es gehören dahin hauptsächlich:

1) die **Betriebsmassen** im Allgemeinen,

2) die **Vertheilung derselben** bei der Bewegung (Anzahl der Züge, Natur derselben, Eilzüge, Güterzüge, sich kreuzende, sich überholende, erwartende, ergänzende Züge 2c.);

3) **Maß der Schnelligkeit des Verkehrs** (Verhältniß der Anzahl der Schnell- und Personenzüge zu den langsamen und Güterzügen, Maximalgeschwindigkeit 2c.);

| | in den Jahren | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1860 | | 1861 | | 1862 | | 1863 | | 1864 | | 1865 | | 1866 | |
| Es wurden Reisende befördert auf preußischen Bahnen | 22043476 | | 23872113 | | 25928393 | | 29517715 | | 32001266 | | 34897800 | | 38049367 | |
| Es wurden Personenmeilen zurückgelegt . . . . | 115647359 | | 126185029 | | 138400153 | | 159565671 | | 178974181 | | 183525541 | | 232530377 | |
| Es waren Beamte und Arbeiter beschäftigt . . . | 44852 | | 48420 | | 51502 | | 54755 | | 56143 | | 60326 | | 64859 | |
| **I. Reisende.** | getödtet | verletzt | getödtet | verletzt | getödtet | verletzt | getödtet | verletzt | getödtet | verletzt | getödtet | verletzt | getödtet | verletzt |
| Von diesen sind verunglückt: | | | | | | | | | | | | | | |
| a) unverschuldet bei einem Unfalle des Zuges während der Fahrt . . . . . . . . . . | . | 3 | 3 | 8 | . | 2 | 1 | 2 | . | 8 | 5 | 32 | 1 | 18 |
| b) in Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen und Verlassen der Züge . . . . . | . | 2 | . | 4 | 1 | 1 | 3 | 2 | 1 | 7 | 2 | 3 | 20 | 26 |
| Summa I. | . | 5 | 3 | 12 | 1 | 3 | 4 | 4 | 1 | 15 | 7 | 35 | 21 | 44 |
| | 5 | | 15 | | 4 | | 8 | | 16 | | 42 | | 65 | |
| **II. Bahnbeamte und Bahnarbeiter.** | | | | | | | | | | | | | | |
| Es verunglückten von denselben: | | | | | | | | | | | | | | |
| a) unverschuldet durch Unfälle der Züge während der Fahrt . . . . . . . . . . . . . | 3 | 15 | 1 | 21 | 4 | 11 | 3 | 30 | 7 | 45 | 4 | 17 | 10 | 35 |
| b) durch unzeitiges oder unvorsichtiges Besteigen oder Verlassen der Fahrzeuge . . . . | 13 | 27 | 5 | 4 | 10 | 11 | 1 | 12 | 18 | 28 | 30 | 29 | 21 | 42 |
| c) durch eigene Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge . . . . . | 10 | 34 | 33 | 30 | 25 | 25 | 15 | 32 | 37 | 53 | 43 | 56 | 40 | 57 |
| d) durch unzeitigen Aufenthalt auf den Geleisen, namentlich beim Ueberschreiten derselben . . . | 21 | 7 | 18 | 6 | 12 | 9 | 24 | 11 | 26 | 14 | 32 | 7 | 34 | 17 |
| e) durch sonstige unvorsichtige Handhabung des Dienstes . . . . . . . . . . . . | 1 | 16 | 14 | 25 | 20 | 34 | 35 | 53 | 10 | 11 | 11 | 35 | 17 | 34 |
| Summa II. | 48 | 99 | 71 | 86 | 71 | 90 | 78 | 138 | 98 | 181 | 119 | 144 | 122 | 185 |
| | 147 | | 157 | | 161 | | 216 | | 279 | | 263 | | 307 | |

Aus ihm geht recht klar hervor, daß sehr viele dieser Verunglückungen von Beamten und Leuten der Bahn ihren Grund in

---

4) Organisation des Betriebes (Oberaufsicht, Telegraphenwesen, Signalwesen, Disciplin, Geschäftsordnung etc.);
5) Form und Natur der Betriebsanlagen und des Betriebes auf denselben (Construction der Bahnhöfe und Haltestellen, Anordnung der Ladevorrichtungen, Rangiren der Züge mit Locomotiven und Weichensystem, oder mit Menschen und Pferden und Drehscheibensystem etc);
6) Baumethoden (genügende Stärke und beste Construction der Betriebsmittel, des Oberbaues, tüchtige und solide Construction der Weichen, Drehscheiben, Brücken, Rampen etc. etc.).

Welchen großen Einfluß diese Factoren auf die Zahl und die Vertheilung der Unfälle unter die verschiedenen Categorien von Individuen, die mit Eisenbahnen in Berührung sind, äußern, zeigt sich am Deutlichsten bei Vergleichung der Zahl der Unfälle und ihrer Vertheilung in England und Deutschland, weil in diesen beiden Ländern fast alle obigen Elemente verschieden, daher auch die Zahl, Form und Vertheilung der Unfälle sehr von einander abweichend sind.

Es ist eine tief eingewurzelte und selbst in Kreisen, die es besser wissen sollten, sehr verbreitete Täuschung, daß der Eisenbahnbetrieb in England für Leib und Leben der dabei betheiligten Menschen überhaupt unsicherer sei, als in Deutschland. Im Gegentheile ist die Masse der Tödtungen und Verletzungen, die, natürlich auf gleiche Verkehrsmassen reducirt, in Deutschland vorkommen, größer als in England, aber (und hierin liegt ein sehr wesentlicher Unterschied), sie betreffen in ersterem Lande Categorien dieser Betheiligten, von deren Wohl und Wehe verhältnißmäßig wenig Nachricht in das Publicum dringt: die Beamten und Arbeiter der Bahnen. Durch diesen Umstand ist auch jene Anschauung des Publicums herbeigeführt worden.

Die Verkehrsmassen sind in England so groß, daß man, um einigermaßen passende Vergleichungszahlen zu erhalten, mehrere Jahre deutschen Eisenbahnbetriebes mit einem Jahre in England vergleichen muß.

In England wurden in einem Jahre, 1866, bewegt:

253 Millionen Passagiere,
2300 „ Centner Güter

auf 5,557,000 Zügen, die 30 Millionen Meilen durchliefen.

In Preußen*) wurden in den sieben Jahren 1860—1866 incl. bewegt:

206 Millionen Passagiere,
1958 „ Centner Güter in

---

*) Die Preußische Eisenbahnstatistik ist die einzige officielle in Deutschland, die rationell geordnete, wissenschaftlich benutzbare große Zahlen und eine brauchbare Unfallstatistik giebt. Die Preußischen Bahnen sind, beiläufig bemerkt, mit die sichersten in Deutschland.

gewissen Einrichtungen unseres deutschen Bahnwesens haben. Wir bescheiden uns gern, daß solche einmal bestehende Einrichtungen

2,8 Millionen Zügen (ca.), die
28 = Meilen (ca.)

durchliefen.

Es geht hieraus hervor, daß die Zahl der Züge in England, bei einigermaßen annähernden Verkehrsmassen fast doppelt so groß war, als in Deutschland.

Bei diesen Verkehren wurden auf fahrenden Zügen und beim Benutzen und Bedienen derselben

| | | | |
|---|---|---|---|
| in England nur | 49 | Menschen | getödtet, |
| | 1106 | = | verletzt,*) |
| in Preußen | 153 | = | getödtet, |
| | 435 | = | verletzt. |

Die große Masse der Tödtungen in Preußen frappirt hierbei ungemein. Bei näherer Beleuchtung zeigt sich aber, daß unter diesen Verunglückten sich

| | | |
|---|---|---|
| in England | 22 | getödtete, |
| | 1023 | verletzte Passagiere, hingegen |
| in Preußen | 23 | getödtete und |
| | 118 | verletzte Passagiere befanden, |

mithin für die Passagiere der preußische Eisenbahndienst ungefähr eben so sicher in Bezug auf Tödtung, weit sicherer in Bezug auf Verletzung als in Englaud war.

Der Rest von

130 Tödtungen und
317 Verletzungen

bleibt in Preußen auf die unmittelbar mit den fahrenden Zügen beschäftigten Beamten und Arbeiter vertheilt.

Hiermit schließt indeß die Liste der auf Eisenbahnen vorkommenden Leibesbeschädigungen noch nicht ab, denn auch bei andern Dienstzweigen des Eisenbahnwesens als dem Zugdienst, kommen dergleichen vor und selbst häufiger als bei diesem.

Die Zahl der in obigen sieben Jahren (1860—1866) bei anderen als im Dienste fahrenden Zügen in Preußen vorgekommenen Unfälle ist ansehnlich und es wurden dabei

477 Beamte und Arbeiter getödtet,
606 = = = verletzt.

Die Schuld hierbei fällt zum allergrößten Procentsatze (mit 70 Proc. ca.) der Construction der deutschen Bahnhöfe zu, deren System der Betriebsführung mit Ausweichenvorrichtungen (im Gegensatze zu dem in fast allen anderen Ländern üblichen Drehscheibensystem), Ausdehnung und Anlageform die Arrangirung der Züge mit Locomotiven oder in sonstiger die Fuhrwerke schnell

*) Die Gesammtzahlen der im Jahre 1866 in England beim Eisenbahnbetriebe getödeten und verletzten Personen betrugen 221 und 1132, d. i.: es kam 1 Unfall auf den Transport von ca. 190,000 Passagieren und 1,700,000 Centner Güter.

nur erst allmählig mit besseren vertauscht werden können. Doch läßt sich wohl nicht behaupten, daß die Bahnen bisher irgend welche nennenswerthe Anstalten getroffen haben, um diese Uebelstände nach und nach zu beseitigen. Schädenansprüche wegen Körperverletzungen und Tödtungen hatten sie bisher von Seiten ihrer Leute bez. von Seite der Hinterlassenen derselben nicht zu fürchten. Es war sonach kein directer Impuls zu solchen Aenderungen gegeben. In der Natur aller industriellen Unternehmungen liegt es, aus Rücksichten der Humanität sich nicht besonders zu regen. Die Bahnen wollen einen guten Reinertrag erzielen, darauf ist ihr Streben gerichtet und muß selbstverständlich auch darauf vor Allem gerichtet sein. Wollte der Staat vermöge seines wohlfahrtspolizeilichen und sicherheitspolizeilichen Berufes von diesen gegenüber den Bahnen anderer Länder so unverhältnißmäßig vielen Verunglückungen der Bahnbediensteten Notiz nehmen, und durchgreifende Aenderungen anordnen, um diese offenbaren Uebelstände zu entfernen, so würde er sich sicher eine ungemeine Arbeitslast aufladen. Er würde in einen jahrelangen Kampf mit den Bahnen verfallen, unzählige technische Gutachten würden gewechselt werden und schließlich würde doch im Wesentlichen Alles beim

---

bewegender Weise nöthig macht, wobei unglaublich viele Tödtungen und Verletzungen durch Ueberfahren, Zerdrücken, Quetschen, Umstoßen der mit dem Bahnhofsdienste beschäftigten Leute vorkommen, von denen freilich das große Publicum wenig erfährt. Auch die die Anlagen construirenden Techniker nehmen weitaus zu wenig Notiz von diesen schlimmen Verhältnissen. Ein Theil des Restes der Unfälle kommt u. A. auf Rechnung der in Deutschland üblichen unmäßig großen Ausdehnung der Züge von 200 und mehr Achsen, der steilen Steigungsverhältnisse, vor Allem auch der großen Anzahl von Punkten, wo die Bahnen die Straßen im Niveau kreuzen, der Form des Ladens und Entladens der Wagen mit freier Hand, da die große Anzahl der in Deutschland gebräuchlichen bedeckten Güterwagen die Anwendung von Lade- und Hebevorrichtungen auf's Aeußerste beschränkt, der complicirten und auf fast allen (auch den in einer Station zusammenlaufenden) Bahnlinien verschiedenen Signalsysteme, die zu sehr vielen Irrthümern Anlaß geben, und endlich der größeren Anzahl von Beamten und Arbeitern, welche die büreaukratische Verfassung der Eisenbahnverwaltungen, und die dadurch bedingte Controle und die Bewachungsform der Bahnen nöthig macht. Die Unsicherheit, die den Beamten und Arbeitern aus der Betriebs-Verwaltungs- und Bauform der deutschen Bahnen erwächst, ist ein dunkler und nur sehr langsam zu tilgender Fleck auf dem Bilde dieser segensreichen Institute.

Alten bleiben. Die meisten Staaten würden sich einer solchen Arbeit nicht einmal gern unterziehen, da sie selbst Inhaber von vielen Bahnen sind. Und wo man sich der Arbeit unterzöge, würde dieß wegen der eigenen Bahninhaberschaft wohl nur mit gebrochener Kraft geschehen. Wenn aber ein Gesetz über die Haftpflicht der Bahnen gleiches Recht vertheilte und demgemäß bestimmte: es soll keine Ausnahme Statt haben, die Leute und Bediensteten der Bahn sollen sich desselben Rechtsschutzes erfreuen, wie der Passagier und jeder Andere, so würde die Bahn, sie brauchte nur einige Mal wegen Verunglückung ihrer Leute in Zahlung von Schädensummen verurtheilt sein, es bald durch ihr eigenes finanzielles Interesse geboten erachten, gewisse durchgreifende Aenderungen in Angriff zu nehmen. Es verunglücken namentlich auf den deutschen Bahnhöfen so viel Beamte und Bahnbedienstete. Bei der größten Vorsicht können sie es nicht vermeiden, einmal von einem Puffer zerquetscht, oder von einer Maschine niedergerissen zu werden. Der Hauptübelstand liegt darin, daß wie das schon aus der Note Bl. 87 hervorgeht, vermöge der Ausdehnung und Construction der deutschen Bahnhöfe das Wagenschieben und Zugrangiren meist mit schnellfahrenden Locomotiven bewerkstelligt werden muß. Die englischen, ingleichen die französischen und belgischen Bahnhöfe sind nach dieser Richtung hin praktischer construirt. Das Wagenschieben und Rangiren wird dort in Folge des Drehscheibensystems viel durch Menschen- oder Pferdekraft bewirkt. Die Locomotive wird seltener dazu verwendet. Auf den deutschen Bahnhöfen dagegen spatzieren die Locomotiven immer wie die Hühner auf dem Bauerhofe herum. Wenn auf englischen Bahnhöfen ein Bahnbeamter oder Bahnarbeiter beim Rangiren mit schnellfahrender Locomotive eine Verwundung oder Tödtung erführe, so würde das die englische Jury ganz ernst in's Auge fassen, und im Fall den verunglückten Bediensteten nicht offenbar grobe Fahrlässigkeit träfe, unzweifelhaft die Bahn in eine nicht niedrig gegriffene Schädensumme vielleicht mit der zugefügten Bemerkung verurtheilen: „es möchte die Bahnverwaltung sich diese Verurtheilung zur Warnung dienen lassen, und in Zukunft nicht ohne Noth mit schnell fahrender Locomotive die Züge rangiren, da bei der schnellen Bewegung der Maschine innerhalb des Bahnhofes Unglücksfälle bei der größten Vorsicht nicht zu vermeiden seien."

In England werden die gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht der Bahnen auch gegenüber den Bahnbeamten und Bahnbediensteten ohne Einschränkung zur Geltung gebracht. Es kann die Haftpflicht der Bahn durch Reglements oder sonstige vertragsmäßige Abkommen auch hier nicht abgeschwächt werden. Das Gesetz wirkt hier auch nach dieser Richtung hin absolut. Ebenso in Frankreich. Als dort ein Conducteur — er wollte auf seinen Sitz steigen, als der Zug sich in Bewegung gesetzt hatte, glitt aus, stürzte und drei Wagen gingen über das eine Bein hinweg, so daß dasselbe amputirt werden mußte — die Bahn auf Schadenersatz belangte und die Verklagte sich zur Abwehr ihrer Haftpflicht auf reglementäre oder sonstige vertragsmäßige Beschränkungen derselben bezog, verwarf der Gerichtshof diese limitirenden Clauseln mit den Worten: attendu que les dispositions, qui reglent les devoirs des compagnies de chemin de fer dans l'exploitation de leur industrie, sont établies dans un intérêt public, *sur lequel il n'est pas au pouvoir desdites compagnies de transiger.**) Die Bahn wurde zu 15,000 Francs Schadenersatz verurtheilt. So wie hier verfahren die französischen Richter in allen solchen Fällen, wo die Verunglückung eines Bahnbeamten oder im Dienste der Bahn stehenden Arbeiters in Frage ist. Diese Leute erfreuen sich dort desselben Rechtsschutzes, wie jeder Andere. Alle Clauseln und Verträge sind nichtig, wodurch die Bahnverwaltung ihrem Personal gegenüber ihre Haftpflicht zu mindern beabsichtigt. In Frankreich bestehen überdem noch sehr strenge sicher- und wohlfahrtspolizeiliche Betriebsordnungen und Instructionen, in denen ebenfalls auf das Wohl der Bahnbeamten wesentlich mit Rücksicht genommen ist. Um nur eines zu erwähnen: es darf dort der Zugführer nicht eher das Signal zum Abgang des Zuges geben, bis er sich vergewissert hat, daß das gesammte Zugpersonal seine Sitze bereits bestiegen, während bei uns in Deutschland, mindestens auf den meisten Bahnen, das Zugpersonal erst, nachdem sich der Zug in Bewegung gesetzt, seine Plätze einnimmt, ein Verfahren, das schon zu vielen Verunglückungen Anlaß gegeben hat. Alle solche Verunglückungen registriren unsere deutschen Bahnen als selbstverschuldete Unfälle, obwohl bei diesem

---

*) Gazette des Tribunaux vom 7. December 1859.

Besteigen der hohen Sitze, während der Zug in Bewegung, selbst bei der größten Vorsicht, zumal bei nassem Wetter, Schneegestöber, Glatteis und dergleichen, ein Ausgleiten des Fußes und dadurch bedingtes Fallen nicht immer zu vermeiden ist.*)

---

*) Wir geben im Nachstehenden das Urtheil mit Entscheidungsgründen in extenso, betreffend den soeben citirten Ersatzanspruch des beschädigten Conducteurs. Es heißt wie folgt:

Sur la demande en indemnité formée par Coulliaux contre la compagnie, un jugement du Tribunal civil de la Seine avait statué en ces termes:

„Le Tribunal,

„Attendu que les dispositions, qui règlent les devoirs des compagnies de chemins de fer dans l'exploitation de leur industrie, sont établies dans un intérêt d'ordre public, sur lequel il n'est pas au pouvoir desdites compagnies de transiger, et qu'elles ne sauraient s'autoriser des infractions qu'elles auraient tolérées de la part de leurs agents, pour se soustraire à la réparation du préjudice que le défaut d'exécution de ces dispositions réglementaires aurait occasionné;

„Attendu, en fait, que le 16 septembre 1857, au départ de la station Desbly, le train s'étant mis en marche au moment oú le garde-frein Coulliaux remontait sur la vigie, le pied lui manqua, et qu'il fut précipité sur la voie;

„Que trois wagons lui passèrent sur les jambes et qu'il eut un pied broyé et l'autre gravement endommagé par suite de cet accident;

„Attendu que, aux termes de l'article 11 des instuctions qui règlent „le service des gardes-freins: „Au moment du départ, le chef de train, „après s'être assuré que les gardes-freins sont remontés sur leurs sièges, „donne au mécanicien l'ordre du départ,“ et que l'article 52 des mêmes „instructions porte que „les gardes-freins doivent prévenir par un signe „de la main le chef de train que le service est terminé, et monter „ensuite rapidement sur leur siége avant le signal du départ;“

„Que cette dernière prescription, loin de contrarier celles de l'article 11, renferme au contraire l'obligation du chef de train, de s'assurer avant de donner le signal du départ, que le conducteur garde-frein est remonté sur son siége;

„Que ce devoir est d'autant plus absolu que le garde-frein doit être en mesure, lorsque le train se met en mouvement, de protéger la sûreté des voyageurs;

„Que l'enquête à cet égard a révélé que le garde-frein Laporte, chargé, concurrement avec Coulliaux, de ce service, a vu ce dernier tomber au moment où, placé sur le marche-pied de sa vigie, il avançait le bras pour saisir la poignée destinée à faciliter son ascension, mais

Es sind uns in Deutschland Gesetze, oder Betriebsordnungen, oder sonstige Bestimmungen nicht bekannt, die sich insbesondere des direct bei dem Betriebe beschäftigten Bahnpersonals annähmen. Es liegt bei uns fast ausschließlich in der Hand der einzelnen Bahnverwaltung, welche Sorge sie auf die Sicherheit und Wohlfahrt ihres Betriebspersonals verwenden will. Nur das preußische Gesetz vom 3. November 1838 bez. § 25 desselben macht hiervon eine Ausnahme, indem die in demselben enthaltene Bestimmung über die Haftpflicht der Bahn in gleichem Maaße auch auf das Betriebspersonal Anwendung leidet.*)

---

que, n'étant pas encore lui-même arrivé sur son siége, il n'a pu serrer le frein assez tôt pour que le mécanicien arrêtât la marche du convoi;

„Qu'il résulte des faits ci-dessus que l'accident arrivé à Coulliaux a été occasionné par l'infraction des dispositions réglementaires qui imposaient au chef de train l'obligation d'attendre pour donner le signal du départ que le garde-frein soit remonté sur sa vigie;

„Que la compagnie est responsable des conséquences de cette infraction, et qu'elle ne saurait, pour échapper à cette obligation, se prévaloir du retard que Coulliaux aurait apporté à monter sur son siége, non plus que de l'imprudence qu'il aurait commise en se rendant au préalable dans un wagon voisin;

„Attendu que des documents produits établissent que par suite de cet accident Coulliaux a eu la jambe amputée, et que si l'autre a pu être conservée malgré les lésions dont elle était le siége, la guérison était loin d'en être complète, et que l'usage en sera pendant longtemps douloureux et difficile;

„Que Coulliaux se trouve, à l'âge de vingt-neuf ans, mutilé et hors d'état de se livrer jamais à un travail actif;

„Que le Tribunal a les éléments nécessaires pour apprécier le préjudice qu'il peut éprouver;

„Fixe à 15,000 francs l'indemnité à payer par la compagnie, à raison de l'accident dont Coulliaux a été victime;

„Condamne en conséquence les administrateurs du chemin de fer de l'Est, ès-noms qu'ils procèdent, à payer à Coulliaux ladite somme de 15,000 francs à titre de dommages-intérêts, les condamne aux dépens, dont distraction est à Me Cartier, avoué, qui l'a requise.“

Sur les appels interjetés par la compagnie et par Coulliaux, la Cour a confirmé purement et simplement la sentence des premiers juges, dont elle a adopté les motifs.

*) Bei einem von Leipzig nach Magdeburg abgegangenen Personenzug, welcher durch zwei Locomotiven gezogen wurde, brach an einer dieser Locomotiven, ehe sie Halle erreichte, das linke äußere Excentricum und fuhr in Folge

Statuirte man in Deutschland, daß die Bahn ihrem Personal gegenüber in demselben Umfange haftpflichtig sei, in dem sie gegen-

dessen der betreffende Locomotivführer der Maschine mit dem Tender vorauf nach Leipzig zurück. Da sich neben dem Hauptgleise ein für Erdwagen bestimmtes Nebengleis befand, welches zur Zeit in der zur Verbindung beider Geleise erforderlichen Lage war, gerieth Kläger mit seiner Locomotive nebst Tender auf das Nebengleis und konnte, ungeachtet des Anziehens der Bremse, die Maschine nicht sogleich zum Stillstehen bringen; das Geleise brach, oder wie jener Locomotivführer F. meint, die Schienenstücke wurden ausgedrückt, und Kläger erlitt dadurch einen solchen Stoß, daß er schwer erkrankte und unfähig wurde, irgend ein mit körperlicher Anstrengung verbundenes Geschäft zu verrichten. F. hielt die Verwaltung der Magdeb. Halle-Leipz. Bahn, welcher die fragliche Bahnstrecke gehörte, und in deren Diensten er als Locomotivführer stand, zum Schadenersatze verpflichtet, da die Anlage eines Nebengeleises ohne eine solche Construction, daß es vorkommenden Falls die Maschine ohne Gefahr tragen könne, eine höchst gefährliche Vorkehrung sei, der die Gefährlichkeit nur durch Veranstaltung der sorgsamsten Aufsicht über die Herstellung der Verbindung zwischem dem Haupt- und Nebengleise genommen werden könne. Verklagte sei zum Schadenersatz verpflichtet, da sie nicht allein die Anlage von Nebengeleisen angeordnet habe, welche keine größeren Lasten tragen könnten, sondern auch nicht dafür gesorgt, daß die Verbindung der Geleise unter Aufsicht eines zuverlässigen Beamten gestellt sei, und die Hinwegnahme der Ausweichestücke gehörig bewirkt werde.

Verklagte leugnet, daß ihr oder ihrem Beamten (dem Bahnmeister, welcher mit der Wegnahme der Ausweiche beauftragt gewesen) ein Versehen zur Last falle und stellt die in dieser Richtung gemachten Behauptungen in Abrede. Sie findet die Ursache des Unglücks allein in der Fahrlässigkeit des Klägers, daß er die Maschine ohne Noth dem Tender habe folgen lassen, und sich theils dadurch, theils durch zu schnelles Fahren den Ueberblick erschwert habe. Sie behauptet nämlich, daß das Brechen eines äußeren Excentricums die Bewegung der Maschine nach vorwärts nicht unmöglich mache, und daß das Ausdrücken der Schiene, welches den Unfall herbeigeführt, lediglich durch zu schnelles Fahren herbeigeführt sei. Was die Höhe der Forderung betrifft, so räumt Verklagte nur einen Wochengehalt von 8½ Thlr. als Lohn des Klägers ein, mithin jährlich 442 Thlr. und will ihm eventuell 90 Thlr., welche er bereits jährlich aus der Gesellschaftskasse, jedoch ohne Anerkenntniß einer Verbindlichkeit dazu erhielt, und 400 Thlr., welche er jährlich aus der Unterstützungskasse bezieht, in Abzug bringen.

Kläger widerspricht den einredeweise gemachten Behauptungen und benennt Zeugen zum Nachweis der schlechten Beschaffenheit des Nebengeleises.

Das Gericht erster Instanz, das Stadtgericht zu Magdeburg, erkannte nach Vernehmung der Zeugen dem Klagpetitum gemäß

die verklagte Gesellschaft für schuldig, dem Kläger bis zu seiner völligen Wiederherstellung, vom 1. November 1844 ab, monatlich 30 Thlr. Cour.,

über den sonstigen Dritten und den Passagieren zu haften habe, und gäbe man diesem Gesetze den Charakter einer absoluten Rechtssatzung, so würde das seine guten und segensreichen Folgen haben. Die Bahnen würden dann bald aus eigenem Antrieb, schon um nicht großen Schädenansprüchen ausgesetzt zu sein, mit Energie alle die Aenderungen in Angriff nehmen, die nöthig sind, um das Leben und die Gesundheit ihres jetzt so schwer bedrohten Personals besser zu schützen. Es sind vor Allem mit die tausend und abertausend Beamten und Leute der deutschen Eisenbahnen, in deren Händen das große und segensreiche Institut des Bahnwesens ruht. Und wenn der Verkehr auf deutschen Bahnen im Allgemeinen noch ein ziemlich sicherer ist, so haben wir das vor

---

die Rückstände sofort, die künftig fällig werdenden pränumerando zu zahlen, worauf sich jedoch Kläger dasjenige in Anrechnung zu bringen hat, was er bereits aus der Unterstützungskasse der verklagten Gesellschaft und von der Verklagten selbst resp. empfangen hat und noch empfangen wird und leitete die Verbindlichkeit der Verklagten zum Schadenersatz aus § 80 A. L. Recht Th. I. Titel 13 her, wonach der Machtgeber Unglücksfälle, die den Bevollmächtigten bei Ausführung des Geschäfts treffen, vergüten muß, insofern er auch nur durch ein geringes Versehen dazu Anlaß gegeben hat.

Das Gericht höherer Instanz (das Oberlandesgericht zu Magdeburg) bestätigte zwar die Decisive dieses Urtheils durch Erk. v. 20. Juli 1848, sprach sich jedoch zugleich dahin aus, daß es des Nachweises, daß die verklagte Gesellschaft sich ein Versehen habe zu Schulden kommen lassen, gar nicht bedurft hätte, da ihre Verbindlichkeit schon aus dem § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 hervorgehe. Es heißt daselbst weiter:

„Denn wenn auch das Gesetz vom 3. November 1838 nach seinen Einleitungsworten insbesondere Bestimmungen über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publicum treffen will, so schließt dies doch seine Anwendung auch auf das Verhältniß der Gesellschaft zu ihren Beamten nicht aus, da kein Grund abzusehen ist, weshalb letztere nicht auch von der Bestimmung des § 25, die lediglich wegen der Gefährlichkeit des Unternehmens getroffen ist, Nutzen ziehen sollen. „Will man (fährt der Oberrichter fort) nun auch die Beamten der Gesellschaft, welche den Zug begleiten, resp. führen, nicht zu den Beförderten zählen, von denen der § 25 spricht, obwohl sie, wenn auch vielleicht zugleich befördernd, doch auch mitbefördert werden, so läßt dieser Paragraph die Gesellschaft doch auch für allen Schaden aufkommen, der an andern Personen bei der Beförderung auf der Bahn entsteht. Verklagte hätte daher, wenn sie sich von der Verbindlichkeit zum Schadenersatz befreien wollte, darthun müssen, daß der Schade entweder durch die eigene Schuld des Klägers, oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall entstanden sei. Siehe Koch, Deutschlands Eisenbahn-Anlage XXXIII c.

Allem mit der Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue dieses Personals zu danken. Es wäre schwer zu rechtfertigen, wenn man diesen Beamten und Leuten im Fall der Verunglückung nicht denselben Rechtsschutz, den Andere genießen sollen, zu Theil werden ließe.*)

*) Sollten die Bahnen durchaus beanspruchen, daß ihre Haftpflicht gegenüber ihren eigenen Leuten nicht denselben Umfang habe, wie gegenüber den Passagieren und Anderen, so ließe sich ein Ausweg dahin treffen, daß man der Bahn gestattete, sich bei Verunglückungen ihrer Leute schon durch den Nachweis des einfachen casus zu liberiren. Selbstverständlich müßte sie auch gegenüber ihren Leuten wieder ihre Leute vertreten, und könnte sie sich, wenn z. B. beim Rangiren der Züge ein Bahnbeamter durch die Unvorsichtigkeit des Locomotivenführers unter die Maschine käme, nicht damit exculpiren, der Locomotivenführer sei sonst ein sehr vorsichtiger und geschickter Mann und treffe sie sonach keine culpa in eligendo. Sie würde sonach in Betreff ihrer Leute zwar im Allgemeinen nicht für casus haften, aber insofern hätte sie für den casus einzutreten, als sie sich, wenn der Unfall durch ihre Leute veranlaßt worden, durch den Nachweis der diligentia in eligendo von dem Anspruche nicht befreien könnte. Wenn ein Passagierzug verunglückte, läge die Sache dann folgendermaßen: dem dabei beschädigten Passagiere haftete die Bahn, wenn sie nicht darzulegen vermöchte, daß eine höhere Gewalt, die sie bei aller Sorgfalt nicht abwenden konnte, den Unfall veranlaßte, während sie, wenn sie die Schädenansprüche des Zugpersonals zurückschlagen wollte, nur darzuthun hätte, daß ein einfacher Zufall, z. B. unverschuldetes Losreißen eines Radreifens, unverschuldetes Brechen einer Axe u. s. w., die Katastrophe herbeigeführt habe. Dieser Ausweg hätte die große Schattenseite, daß meist arme und bei Verunglückungen daher um so mehr der baldigen Hülfe bedürftige Leute einen viel schwierigeren Proceß gegenüber den Bahnen zu führen hätten, als Passagiere und Andere. Denn sie würden meistens im Gegenbeweise darzulegen haben, daß die Maschine den oder jenen an und für sich minutiösen Fehler gehabt, daß die oder jene Bremse nicht genügend angezogen worden, daß dieser oder jener Kuppelhaken an dem oder jenem Mangel gelitten u. s. w. Es gäbe noch einen anderen Ausweg. In England war, was den Gütertransport betraf, der Fuhrmann und sonach auch die Eisenbahn früher unbeschränkt in der Limitirung und Ausschließung der gesetzlichen Haftpflicht für Beschädigung oder Verlust von Gütern. Ja man konnte dort sogar die Vertretung für eigenen dolus oder eigene culpa lata ausschließen. Mindestens haben die englischen Richter oft solche Clauseln als bindend anerkannt.*) Erst die Parlamentsacte vom 10. Juli 1854 hat diesem Rechtszustande ein Ende gemacht. Nach ihr sind alle Reglements, die die gesetzliche Haftung der Bahn einschränken, null und nichtig, soweit nicht die darin enthaltenen einschränkenden Bestimmungen recht und billig (just and reasonable) sind. Während bei uns in Deutschland alles dies durch das Gesetz ein- für allemal regulirt ist, liegt es in Eng-

*) Goldschmidt, Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht. Bd. 4, S. 648.

## VII.

Was die Ermittelung des Schadens angeht, so würde wohl nach dieser Richtung hin eine Vorschrift des Inhalts am Platze sein:

die Schädensumme ist unter Würdigung aller einschlagenden Umstände durch freies richterliches Ermessen festzustellen.

Eine solche Vorschrift wäre dringend geboten. Was nützt es, die civilrechtliche Haftbarkeit der Bahnverwaltung um des besseren Rechtsschutzes willen auszudehnen, wenn nicht auf der anderen Seite auch dafür gesorgt wird, daß der Schaden ohne unverhältnißmäßige Schwierigkeiten bewiesen werden kann. Selbst-

---

land in den Händen der Richter, in jedem einzelnen Falle zu bestimmen, ob die beschränkenden Clauseln zulässig sind oder nicht. In Frankreich ist die Entscheidung dieser Frage ganz dem discretionären Ermessen des Richters überlassen, während in England die Richter angewiesen sind, jede Beschränkung der Haftpflicht zuzulassen, die recht und billig ist. Es handhaben sonach die englischen und noch mehr die französischen Richter in solchen Fällen das absolute Recht mit prätorischer Gewalt. Sie werfen die Clauseln bei Seite, wenn sie meinen, es sei unrecht und unbillig, in dieser Weise den Umfang der Haftpflicht zu begränzen und wo sie in einer solchen reglementären Clausel nur ein rechtes und billiges Verlangen der Bahn sehen, da genehmigen sie dieselbe und erachten sie für bindend. Diese Principien ließen sich auch auf die vorliegende Frage anwenden. Man verliehe einer über die Haftpflicht der Bahnen handelnden Gesetzesbestimmung gegenüber den Betriebsbeamten und sonstigen Bediensteten der Bahn nicht die Kraft eines absoluten Gesetzes, bestimmte aber gleichzeitig, daß Einschränkungen dieser Haftpflicht, die die Bahnen durch Reglements oder in anderer Weise ihren Betriebsbeamten und sonstigen Bediensteten gegenüber bewirken sollten, nur dann bindende Kraft hätten, wenn sie recht und billig (just and reasonable) wären. In den einzelnen Ländern würde dann bald durch Entscheidungen des höchsten Gerichtshofes festgestellt werden, welche Clauseln man für recht und billig erachte.

Man führte damit gleichzeitig ein neues Element in unser Rechtsleben ein, das, wenn es sich hier bewährte, noch nach anderer Seite hin in recht segensreicher Weise verwendet werden könnte. Unsere Rechtszustände leiden vor Allem daran, daß bei uns alles durch das Gesetz ermacht werden soll. Dadurch ist unser deutscher Richterstand der kleinlichen Interpretation der Gesetzesworte verfallen. In diesem Deuteln an den Worten, in diesem Inter-

verständlich würde auch bei einer Vorschrift, wie die obige ist, die beschädigte Partei dem Richter die nöthigen Unterlagen zu geben haben, auf daß er auf Grund derselben sich die Ueberzeugung von der präsumtiven Höhe des Schadens bilden könnte. Anderseits aber darf hier der Richter von der Partei auch nichts Unmögliches verlangen. Er muß mit natürlichen Vermuthungen, mit Wahrscheinlichkeitsgründen, mit Folgerungen, wie sie die gemeine Erfahrung des Lebens an die Hand giebt, arbeiten, überhaupt sein freies Ermessen bei Feststellung der Schädensumme walten lassen, ohne hiermit ausschließlich auf die faktischen Momente angewiesen zu sein, die die Parteien zu seiner Kenntniß gebracht haben. Er muß, gleich dem französischen Richter, auch seine eigene Welt- und Lebenskenntniß mit verwerthen und überhaupt alle einschlagenden Umstände würdigen. In der Mehrzahl der deutschen Staaten geht man bei der Ermittelung der Höhe eines Schadens von anderen Gesichtspunkten aus. Die Principien des gemeinen deutschen Processes über die Feststellung des Thatbestandes bringt man auch hier zur Anwendung. Man gestattet nicht, daß der Schädenproceß eine andere Behandlung erfahre. Es muß sonach auch die Höhe der Schäden in derselben bündigen Weise dargelegt und erwiesen werden, wie man das für andere behauptete Thatsachen beansprucht. Man beachtet nicht, daß es namentlich, was die Frage über die Höhe des entgangenen und in der Zukunft noch entgehenden Gewinnes angeht, von vorn herein in den meisten Fällen ganz unmöglich ist, einen nur einigermaaßen bündigen Beweis zu liefern. Man hält hier fast allgemein noch, bewußt oder unbewußt, an der seiner Zeit einmal von Wenig-Ingenheim aufgestellten Ansicht fest, wonach die Schäden-

---

pretiren bestehen seine Hauptthätigkeiten. Er kümmert sich wenig um die Dinge des Lebens, da er diese Welt- und Lebenskenntniß ja bei seiner Rechtsschöpfung meist gar nicht zu verwerthen hat. Der Gesetzgeber hat ihm in der Lex ja alles schon vorgedacht und vorlinirt. Gäbe man dem Richter, wie hier eventuell vorgeschlagen wird, in die Hand, in jedem einzelnen Falle das absolute Recht auf Grund der Erwägung, ob eine betreffende einschränkende Clausel recht und billig sei, zu handhaben, so würde er damit mitten in das Leben hineingedrängt. Er müßte anfangen, sich eine Fülle practischer Kenntnisse anzueignen, um von seiner Gewalt einen geeigneten Gebrauch machen zu können. Und es würde nach allen Richtungen hin für unsere Rechtszustände von Vortheil sein, wenn unsere Richter dem Leben näher gerückt würden.

erstattungspflicht nur in soweit Platz greifen soll, als zwischen dem eingetretenen Schaden und dem zum Ersatz verpflichtenden Faktum der engste Causalnexus besteht und die beschädigende Handlung die einzige, ausschließliche, gewisse, nothwendige und nicht zu vermeidende Ursache des entstandenen positiven Schadens oder entgangenen Gewinnes ist. Daher ist man so ängstlich bei der Feststellung der Schädensumme. Man meint, diese Auffassungsweise sei auch durch die Gerechtigkeit geboten, da, wenn man mehr blos nach faktischen Vermuthungen, Wahrscheinlichkeitsgründen und dergleichen die Schädensumme auswerfen wollte, der Beschädiger leicht in eine höhere Erstattungssumme verurtheilt werden könnte, als der Schaden wirklich betrug. Und um nicht ein solches Unrecht gegenüber dem Schädiger zu üben, versagt man lieber dem Beschädigten ganz sein Recht. Denn daß unser Schädenproceßverfahren in den meisten Fällen gegenüber dem Beschädigten faktisch auf eine Rechtsversagung hinausläuft, das dürfte Jedem klar sein. Wir wollen uns über diese offenbar jammervollen Zustände, in denen sich dermalen noch der Schädenproceß in den meisten deutschen Staaten befindet,*) hier nicht weiter verbreiten, nachdem wir uns früher darüber schon aus-

---

*) Ein practischer Arzt wurde im Jahre 1857 — Siehe Bl. 68 dieser Schrift — auf der Westphälischen Eisenbahn durch Quetschung der Füße dermaßen beschädigt, daß er genöthigt war, 20 Tage das Bett und bez. das Zimmer zu hüten. Da er während dieser Zeit seiner Praxis nicht obliegen konnte, beanspruchte er einen Ersatz von 3 Thlr. pro Tag Versäumungskosten. Das Kreisgericht zu Paderborn erkannte ihm diese 3 Thlr. pro Tag zwar zu, aber erst, nachdem es die Patienten des Arztes über den Umfang seiner Praxis als Zeugen abgehört, nachdem es ferner über diese Frage die Gutachten zweier Aerzte eingeholt, nachdem es weiter sich noch das Gutachten des Kreisphysikus erbeten und nachdem genannter Arzt außerdem auch noch einen Würdigungseid geschworen hatte. Siehe Koch, Deutschlands Eisenbahn, Anlage XXXIVb.

In einem anderen Schädenproceßfalle — ein bairischer Magistratsrath hatte einen Armbruch durch Umsturz eines Eilwagen erlitten, infolge dessen er fern von der Heimath, in Bamberg, längere Zeit behufs der Heilung im Gasthofe verbleiben mußte — wurde dem Beschädigten mittelst eines auch von dem höchsten bairischen Gerichtshof bestätigten Interlocuts der Beweis von sechs einzelnen Punkten nachgelassen. Der Interlocutpunkt sub (5) lautete wörtlich dahin (Kläger habe ferner noch zu erweisen):

> daß er sich wegen der durch diesen Armbruch herbeigeführten Krankheit Hausschuhe machen lassen mußte und hierfür 1 fl. 12 kr. oder weniger und bez. wieviel bezahlt habe.

führlicher ausgesprochen haben.**) Durch die vorgeschlagene Bestimmung wollen wir erreichen, daß die Richter auf Grund der

---

Dieses gewiß denkwürdige Hausschuhinterlocut erging 1852. Der Proceß dauerte vier Jahre.

Siehe Zink, Die Ermittelung des Sachverhaltes ꝛc., Bd. II. S. 362.

Man wird hier unwillkührlich an den Rath Moser's erinnert, der meinte, man sollte doch statt der vielen doctores juris, die das Jahr hindurch auf den Universitäten gebacken würden, lieber auch einmal doctores facti machen.

Zink fügt dem Referat über diesen bairischen Rechtsfall die treffende Bemerkung bei: hätte sich dieser bedauerliche Vorfall zwischen Straßburg und Colmar ereignet, so konnte der unglückliche Magistratsrath wenigstens sicher darauf zählen, die betreffende Eilwagenanstalt binnen der nächsten drei Monate in 10,000 Fr. Schadenersatz verurtheilt zu sehen, ohne daß er nöthig gehabt, seine Hausschuhe mit in Rechnung zu bringen.

Zur Vergleichung fügen wir noch ein Paar französische Proceßfälle, in denen es sich auch um Entschädigung wegen Körperverletzung in Folge des Umwerfens eines Eilwagens handelt, hier bei:

Der Fabrikant Ch. wurde den 22. Dec. 1851, als er mit dem Eilwagen von V. nach Nantes reisen wollte, umgeworfen und unheilbar beschädigt, so daß er halb steif blieb, nicht einmal mehr den Kopf gerade halten konnte. Derselbe verlangte deshalb 60,000 Fr. Schadenersatz von der Unternehmungs-Gesellschaft jener Eilwagen, und stellte sich bei der Verhandlung über diese Klage dem Bezirksgerichte in Paris in seiner kläglichen Lage persönlich vor, wobei er überdies den Beweis über den jämmerlichen Zustand, in den ihn jener Fall versetzt hatte, durch zwei photographische Bilder zu liefern suchte, welche sein Aussehen im zweiten und dritten Monate nach dem Ereignisse wiedergaben Die Verwaltung suchte einen Zufall vorzuschützen, indem sie antwortete, eine auf den Markt getriebene Heerde Schweine habe die Pferde so scheu gemacht, daß sie der Kutscher nicht mehr habe halten können. — Das Bezirksgericht, ohne sich mit Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen aufzuhalten, in der Erwägung, daß der persönliche Anblick des Kranken in verschiedenen Perioden seines Leidens und die ihm von seinen Aerzten ausgestellten Zeugnisse bereits die zureichenden Anhaltspunkte darböten, um die ihm gebührende Schadloshaltung festzustellen, verurtheilte die Eilwagenanstalt zu 30,000 Fr. Schadenersatz und in die Kosten. Dieses Urtheil wurde auch in zweiter Instanz bestätigt. —

In der Nacht vom 22. auf den 23. März 1853 wurde ein Reisender, Herr R., in einem kleinen Orte auf der Straße von Nantes nach Brest durch das Umstürzen des Eilwagens, als er eben auf dessen Verdeck steigen und dort Platz nehmen wollte, erschlagen. Der Wagen trennte sich vom Vordergestell, verlor das Gleichgewicht und fiel nach hinten um, wodurch er Herrn R. zerquetschte. Auf die eingeleitete Untersuchung wurden der Conducteur, weil er

---

**) Des Verfassers Schrift: Der Nothstand des Schädenprocesses. Leipzig 1865.

ihnen von den Parteien gegebenen Thatsachen, sowie unter Würdigung aller sonst einschlagenden Umstände, die Schädensumme in freiem Ermessen mehr bauschweise auswerfen.

---

den Wagen überladen hatte, und der Wagenfabrikant L. aus Paris, weil er ihn schlecht gebaut aus seinen Werkstätten ablieferte, vom Zuchtpolizeigerichte der ersten Instanz zwar in 8 Tage Gefängniß und 300 Fr. Geldbuße verurtheilt, auf ihre Berufung wurden aber beide, weil hier ein bloser Zufall eingetreten, vom Appell.-Gerichte wieder freigesprochen.

Die Witwe R., welche eben damals bereits im Innern des Wagens sitzend, selbst eine Verwundung erlitten hatte, verlangte nun auf dem Civilrechtswege von der Verwaltung der kaiserl. Schnellposten 200,000 Fr. Entschädigung; diese verkündete ihrerseits dem Wagenbauer den Streit. Nach verhandelter Sache erfolgte nachstehendes Urtheil des Bezirksgerichtes in Paris vom 14., 21. und 28. Jan. 1854:

So viel die Hauptsache betrifft, in der Erwägung, daß durch alle Urkunden des Processes festgestellt ist, daß der Unfall, welcher den Tod des R. und eine schwere Verwundung seiner Gattin verursachte, durch ein Versehen von Seite der Schnellpost-Verwaltung herbeigeführt wurde; — daß es ausgemacht ist (q'uil est constant), daß im Augenblicke, wo der Unfall statt fand, der Wagen einen nicht entschuldbaren Fehler an sich trug, der darin bestand, daß die Langwied, welche den Wagen mit dem Vordergestelle zu verbinden bestimmt war, zu kurz war, und daher an dem Vordertheile nicht mit einem Widerhaken eingehängt werden konnte; — daß hieraus die Folge erwuchs, daß im Augenblicke, wo R. auf den Wagen stieg, in welchem sich seine Gattin mit dem Gepäcke bereits befand, das Gewicht des auf dem Verdecke angehäuften Gepäckes, verbunden mit dem der Reisenden selbst, den Kasten des Wagens nach rückwärts sinken machte, so daß derselbe, weil er von der zu kurzen Langwied nicht festgehalten wurde, sich vom Vordergestelle losmachte und rückwärts auf R. niederstürzte; — Erw. daß die Reisenden, welche mit der Verwaltung der Schnellposten allein Verträge abschließen, nicht nöthig haben, darnach zu forschen, welchem aus der Mitte ihrer Bediensteten die Schuld an einem solchen Ereignisse zur Last falle; — Erw. daß der Tod des R. seiner Familie bedeutende Verluste veranlaßte, daß alle Geschäfte augenblicklich aufgehalten wurden und von der Wittwe nur unvortheilhaft fortgesetzt werden konnten, daß es überdies noch ungewiß ist, ob Frau R. von ihrer Wunde wieder je wird genesen können; — So viel ferner die Gewährschaftsklage gegen den Wagenfabrikanten L. betrifft, erw. daß es gewiß ist, daß der fragliche Wagen aus seinen Werkstätten hervorkam, daß ferner die Unterhaltung und alle Ausbesserungen der Wägen jener Verwaltung ausschließend von L. besorgt werden, es daher unmöglich ist, den fehlerhaften Zustand des hier umgestürzten Eilwagens Jemand Anderem, als den Arbeitern der L.'schen Wagenfabrik zur Schuld zuzurechnen; daß im Uebrigen alle von ihm gelieferten Wägen von den Beamten der Verwaltung untersucht und controlirt werden mußten, daß vermöge der Thatsache dieser Untersuchung allein schon L. für entlastet von seiner

Beiläufig bemerkt, könnten die Staaten, wo bereits Geschworne für die Strafrechtspflege bestehen, ja auch mittelst Gesetzes bestimmen, daß diese Jury auch bei Eisenbahnunfällen, selbstverständlich unter belehrender Leitung des Richters, die Höhe der Schäden auszuwerfen habe. Die Ansichten über die Einführung der Civiljury sind sehr getheilt. Doch das geben auch die meisten Gegner dieses Institutes zu, daß es sich für den Schädenproceß ganz besonders qualifizire. *) Wir sind ganz der Ansicht derer, die da meinen, es müsse die Civiljury nur mit Vorsicht zur Ver-

---

Verantwortlichkeit gelten könnte; — Erw. daß es den Beamten der Schnellpost-Anstalt oblag, genau zu untersuchen ob alle von ihr benützten Wägen auch den Bedingungen entsprachen, welche die Sicherheit der Reisenden erheischt; — daß daher der Antheil der gemeinsamen Verantwortlichkeit, den die Verwaltung der Schnellposten zu tragen hat, größer sein muß, als derjenige, der dem Wagenbauer zufällt; — Aus d. Gr. sei die Anstalt der Schnellposten zu veurtheilen, der Wittwe N. 15,000 Fr., ihrem minderjährigen Kinde 25,000 Fr. in 3 procentigen Renten zu bezahlen, L. dagegen zu verurtheilen, die Schnellposten bis zum Belaufe von 15,000 Fr. hieran zu decken (d. h. ihr die Auslage wieder zu ersetzen); beide haben auch die Kosten zu tragen.

*) Hofgerichtsrath Brauer in Bruchsal spricht sich in seinem im Archive für civilist. Praxis, Bd. 44 Bl. 49 und flgd. enthaltenen Aufsatze „über den nothwendigen Einklang des Civilprocesses mit der Strafproceßordnung" im Allgemeinen zwar gegen die Einführung der Civiljury aus, er sagt aber Bl. 65: Gleichwohl scheint es uns eine der Erwägung sehr werthe Frage, ob nicht für einzelne Streitsachen besonderer Art, deren Schlichtung vermöge ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit besser durch billigen Ausspruch sachkundiger Männer aus dem Volke bewirkt werden kann, wie z. B. für gewisse Schadensersatzansprüche, namentlich hinsichtlich der Feststellung des Schadensbetrags, die Beiziehung von Geschworenen zweckmäßig vorgeschrieben werden könnte. Es müßte jedoch, wenn eine solche Einrichtung ihren Zweck erfüllen und nicht blos auf dem Papiere stehen sollte, der Beizug von Geschworenen für die betreffenden Sachen (vorbehaltlich anderweiter Vereinbarung der Parteien) gesetzlich als Regel vorgeschrieben, nicht blos von etwaiger Vereinbarung über den Beizug von Geschworenen abhängig gemacht werden.

Auch von Bahr in seiner Schrift: „Recht und Beweis der Civilprocesse" (Leipzig 1867) spricht sich dahin aus, daß eine Jury bei Ermittelung von Schäden ganz am Platze sei. Die oft geäußerte Ansicht, die Einführung der Civiljury gefährde die Rechtswissenschaft, hält er für unmotivirt. Er sagt hierüber Bl. 221: „mit der Einführung einer Civiljury ist keineswegs das Ende der wirklichen Jurisprudenz gekommen, wie Viele glauben. Dieser Glaube hat auch im Strafprocesse und im Strafrechte sich als unrichtig erwiesen." „Unsere Jurisprudenz würde nicht unwissenschaftlicher, wohl aber, wenn man so sagen darf, mehr von den Fesseln abstracter Begriffe befreit, realistischer werden, wie

wendung kommen. Wir sind daher entschieden dagegen, daß ihr ohne gehörige Vorbereitung die ganze Thatfrage in die Hand gelegt werde. Von der Civiljury darf erst nur in einem engen Raume Gebrauch gemacht werden. Bewährt sie sich da, so wird sie dann schon ganz von selbst weitere Verwendung finden. Unsere Richter werden auch bei einem verbesserten Civilproceßverfahren nur immer zu leicht wieder in die Abwege des gemeinen Processes gerathen. Die deutschen Gerichtshöfe sind eben seit Jahrhunderten daran gewöhnt, den Sachverhalt des Processes unter Anwendung dieser Grundsätze des gemeinen Processes zu finden, und es wird mindestens noch ein Paar Menschenalter andauern, ehe diese Traditionen nachzuwirken aufhören, mögen auch immer die neueren Proceßordnungen sich mehr zur freien Beweisprüfung bekennen. Gerade in den Gerichten haben die Traditionen etwas ungemein Zähes und Nachhaltendes. So ist nach § 238 der hannöverschen Proceßordnung die Schätzung des Schadens überwiegend in das freie richterliche Ermessen gelegt. Man möchte danach annehmen, es werde dort, da ja die gedachte Proceßordnung sich zu den Principien der freien Beweisprüfung bekennt, dem Beschädigten nicht so wie in den meisten anderen Ländern erschwert, seinen Schädenanspruch zu realisiren. Eine solche Annahme wäre aber eine irrthümliche. Trotz dieser Vorschrift ist es auch jetzt noch in Hannover eine ziemlich schwierige Aufgabe, einen Schaden zu beweisen.*) Die hannöversche Proceßordnung ist ein Compromiß

es die römische Jurisprudenz auch war." „In Rom waren die Richter gerade in der Blüthezeit der Jurisprudenz regelmäßig Nichtjuristen, und sie standen nicht einmal unter der strengen Controle, welche die englische Juryverfassung in die Hand der rechtsgelehrten Richter legt"

*) von Bahr in seiner Schrift: „Recht und Beweis der Civilprocesse", sagt Bl. 217: „jeder hannoversche Praktiker weiß, in wie geringem Umfange die hannöverschen Gerichte von dem über die Erleichterung des Schädenprocesses handelnden § 238 der hannoverschen Proceßordnung Gebrauch machen." Er fügt hinzu: „Das ist völlig natürlich. Dergleichen vereinzelte Vorschriften sind in der Regel wirkungslos, wenn der Geist der gesammten Proceßordnung ihnen widerspricht, und so verhält es sich in Hannover, wo ein schwerfälliges im Wesentlichen schriftliches Beweisverfahren ...... gilt." „Die im gemeinen Processe und in Hannover geltende abstracte Theorie der Vertheilung der Beweislast muß, in Verbindung mit der gemeinrechtlichen Theorie von der Substanziirung einer Klage oder eines Anspruches, die Wirksamkeit jener Bestimmung (§ 238 der hannov. Proceßord.) im Keime ersticken, und da unserer

zwischen den Grundsätzen des gemeinen deutschen und denen des französischen Processes. Hätte man sie am Rhein eingeführt, so

---

Ansicht nach in den Ländern, wo bisher der gemeine Proceß oder etwa die hannoversche Proceßordnung galt, der deutsche Entwurf im Sinne der Fortdauer jener Theorien interpretirt werden wird, ...... so dürfen wir sicher für die Zukunft das Gleiche annehmen, was in Hannover bis jetzt beobachtet werden konnte." —

Um so mehr ist es jedenfalls anzuerkennen, daß im Königreich Sachsen, wo unter dem mit großer Energie in der Reform des Rechtswesens vorgehenden Herrn Justizminister Dr. Schneider für den Schädenproceß eine besondere Novelle des Inhalts:

> „Ist in einem Falle, in welchem die Verpflichtung zum Schadenersatze in rechtlicher Gewißheit beruht, der Betrag des Schadens voraussichtlich nicht, oder nur mit unverhältnißmäßigen Kosten oder mit unverhältnißmäßigen Schwierigkeiten zu beweisen, so hat das Gericht diesen Betrag, nach Befinden unter Zuratheziehung von Sachverständigen, mit Würdigung aller Umstände der Billigkeit gemäß festzusetzen, sowohl auf einseitigen Antrag, als auch amtswegen, selbst dann, wenn über die Höhe des Schadens eine ganz oder theilweise ohne Erfolg gebliebene Beweisaufnahme stattgefunden hat. Ist der Beschädigte zum Schätzungseide berechtigt, so darf das Gericht den Betrag der Ersatzleistung festsetzen, wenn auf den Schätzungseid verzichtet wird",

erlassen worden ist, viele sächsische Gerichtshöfe und unter diesen vor Allem das Appellationsgericht zu Dresden die in dieser Novelle niedergelegten Intentionen der Gesetzgebung in der Rechtsprechung zum vollen Ausdruck bringen. Doch die Schattenseite bleibt auch hier nicht aus. Es scheint, daß das sächsische Oberappellationsgericht über diese Novelle anders denkt. In den Entscheidungsgründen zu einem Urtheile (siehe Wochenblatt für merkwürdige Rechtsfälle 1868. S. 299 u. fgd.) will es die Novelle nur auf die Fälle angewendet wissen, wo „ein durch Verschuldung verursachter Schaden oder, wenigstens in den überaus meisten Fällen, ein sog. damnum legis Aquiliae bewiesen worden ist." Es heißt das mit anderen Worten: nur in Fällen eines außercontractlichen Schadens ist die Novelle anzuwenden. Erwägt man nun, daß circa Neunzig Procent aller Schädenprocesse darauf ruhen, daß eine Obligation wegen Nichterfüllung oder nicht gehöriger Erfüllung in den Anspruch auf das id quod interest umschlägt, während nur circa 10 Procent aller Schädenproceßfälle in einer außercontractlichen Verschuldung — z. B. Schadenstiftung bei Ueberschreitung eines Straf- oder Polizeigesetzes, bez. actio doli, vor Allem aber damnum injuria datum — ihren Grund haben, so ergiebt sich, daß der höchste Gerichtshof durch diese Auffassung einen Schlag der Novelle gegeben hat, wie er sie kaum härter treffen konnte. Nach der Ansicht dieses Gerichtshofes kann sonach die Novelle nur in circa 10 Procent aller Schädenfälle zur Verwendung kommen, für die übrigen 90 Procent ist sie nicht mehr zu gebrauchen. Was

würden die dortigen Richter sie mehr im Geiste des französischen Processes zur Ausführung gebracht haben. In Hannover aber, wo noch das ganze Rechtsleben in den Ueberlieferungen des gemeinen Processes steckt, wird sie im schwerfälligen Geist dieses Proceßrechtes interpretirt und gehandhabt. Dieser Geist des gemeinen Processes hat das andere, in ihr enthaltene, aus dem französischen Processe entnommene Element schon ziemlich überwuchtet, so daß man in der Hauptsache wieder das Alte hat, nur in mehr rein äußerlich anderer Form. Wir werden in Deutschland noch lange nicht aus einem gewissen Kreislaufe herauskommen. Es wird immer eine neue Musterproceßordnung nach der andern in Vorschlag gebracht werden. Ihre Verfasser werden nicht müde werden, uns zu versichern, daß in diesem neuen Werke alle Uebelstände beseitigt seien, daß darin alles organisch verbunden, was der französische und deutsche Proceß Gutes und Verwendbares enthalte. Und wenn dann eine solche Proceßordnung zum Gesetz erhoben und ins Leben getreten, wird man, ehe ein Paar Jahre ins Land gegangen, sich, wenn man offen ist, sagen müssen, daß doch in der Hauptsache die Grundsätze des gemeinen deutschen Processes zum Durchbruch gekommen, und wieder die Herrschaft erlangt haben. Wie der Mensch zu seiner Gesundheit, so bedarf auch das Rechtsleben eines Volkes einmal einer Veränderung. Treibe man daher doch einmal versuchsweise das Laienelement in den Civilproceß hinein. Es würde damit in das alte Gebäude wieder einmal etwas frische Luftströmung kommen, was ihm nur zuträglich sein kann. In Nordamerika ruht der ganze Civilproceß überwiegend auf der Civiljury und fast ebenso in England. Dem englischen Canzleigerichtshofe, der bisher ohne Civiljury erkannte, ist auf seinen Wunsch neuerdings gestattet worden, die Civiljury mit zu verwenden. Man thäte somit keinen zu gewagten Schritt. Mindestens hätte man sehr praktische Völker zum Vorbild. Und es würde die Verwendung dieses Laien-

dieser Gerichtshof aus ihr herausliest, steht mit keiner Sylbe in ihr. Noch eine Entscheidung in diesem Geiste und die Novelle, diese voll und frisch aus dem Leben gegriffene Schöpfung der Gesetzgebung, ist wiederum vollständig auf den Sand gelegt. Es ist doch nur der Geist des gemeinen Processes, der hier arbeitet und nicht eher ruht, als bis er die Novelle, die ihm ein „fremder Körper" ist, wieder ausgeschieden hat.

elementes gewiß auch in kurzer Zeit seinen guten Einfluß auf unsere Gerichte üben. Sie würden bald bei der Ermittelung des Sachverhaltes von freieren Grundsätzen sich leiten lassen. Sie würden unwillkührlich mit dem Laienelement rivalisiren. Sie würden sich nicht gern nachsagen lassen, daß die Jury, wo sie zur Verwendung komme, schneller und besser die Beweisfrage erledige als die Richter. Letztere würden ihre aus den Principien des gemeinen Processes ererbte geheime Kunst, methodisch nicht zu wissen, was alle Anderen wissen, sicher bald verlernen. Die Bahnen hätten nicht zu fürchten, daß die Jury auf zu hohe Summen erkennen würde. Treffend sagt von Bahr:*) „Die Jury wird aus Personen verschiedener Lebenskreise zusammengesetzt, in denen regelmäßig eine größere Kunde von verschiedenen Berufsarten sich finden wird, als in einem Richtercollegium, von welchem jedes Mitglied im Wesentlichen regelmäßig in denselben Kreisen sich bewegt, und denselben Bildungsgang durchgemacht hat.“ „Zugleich kommt factisch der Richter weniger als etwa Gewerbsleute, Handwerker, Kaufleute u. s. w. in die Lage, auf Schadenersatz belangt zu werden. So kann ein arbiträr vom Richter bestimmter Schaden dem Richter selbst wie dem Publikum leicht willkührlich erscheinen.“ „Ganz anders steht aber die aus dem Volke genommene Jury, in der alle Berufsclassen und fast sämmtliche Lebenskreise sich vertreten finden.“ „Hier kann der Einzelne eher in die Lage kommen, selbst nach gleichen Principien Schadenersatz bezahlen zu müssen, und so wird das, was eine solche Jury, wenn auch arbiträr, bestimmt, doch nicht leicht Willkühr sein, oder als solche erscheinen.“ „Mit willkührlichen Festsetzungen würde hier jeder aus der eigenen Haut Riemen schneiden, und dazu kommt, daß die Controle des vorsitzenden Richters, welcher überall in seinem Schlußvortrage bemüht sein wird, den Geschwornen annähernd maßgebende Grundsätze der Entscheidung aufzustellen, die Jury zu einer gewissen vorsichtigen und heilsamen Zurückhaltung veranlassen wird.“

Bewährt sich die Jury hier — und warum soll sie sich nicht bewähren — so könnte ihr dann ja auch durch einen weiteren

---

*) In der bereits angezogenen Schrift: „Recht und Beweis im Civilprocesse“, Bl. 218 und flgd.

gesetzlichen Act die Ermächtigung übertragen werden, darüber zu entscheiden, ob die Bahn in dem einzelnen Fälle civilrechtlich haftbar sei oder nicht. Die Frage, ob einfacher casus oder ob vis major vorliegt, ist ja so mehr factischer denn rechtlicher Natur. Ueberdem würde es ja der erkennende Richter an der nöthigen Rechtsbelehrung nicht fehlen lassen. Die Jury würde gerade in Beurtheilung solcher Fragen besser und sicherer das Rechte treffen, als die Richter, die in solchen Dingen nur zu häufig ausschließlich auf sachverständige Gutachten angewiesen sind, während die meist aus Gewerbs- und Geschäftsleuten bestehende Jury sich weniger auf solche Gutachten zu stützen brauchte, da in ihr selbst nach verschiedenen Seiten hin mit dem Bahnwesen vertraute Sachverständige meist wohl mit vertreten sein würden. Bewährte sich auch nach dieser Richtung die Jury, so würde sie sich dann ganz von selbst weitere Bahn brechen. Wir sind in Deutschland in einer Krisis begriffen. Wir suchen nun schon seit länger denn zwei Jahrzehnten nach der rechten Civilproceßordnung und können sie nicht finden. Nicht die Rechtsfrage, sondern die Thatfrage macht die großen Schwierigkeiten. Obwohl es zunächst das französische Proceßverfahren war, das mit seiner Schnelle, seiner realistischen Richtung und seiner Frische den Anlaß zu der Krisis gab, so scheint man doch nicht den Muth zu haben, dasselbe in seinen Hauptgrundsätzen auf deutschen Boden zu übertragen. Nur Stücke davon will man recipiren. Daher die Halbheit, an denen alle unsere neueren Proceßordnungen leiden. Soweit sie eingeführt, entsprechen sie nirgends den Erwartungen, die man an sie knüpfte. Und das Volk, das sehnsüchtig einem besseren Rechtswesen entgegensieht, ist enttäuscht. Man will nun einmal in Deutschland von dem Zeugenbeweise nicht lassen, der in Frankreich fast ganz in den Hintergrund gedrängt ist, und die juridische Souveränität des französischen Richters stößt bei uns auf kaum zu beseitigende Scrupel. Unserem germanischen Rechtsgefühl dürften wohl die fundamentalen Principien des englischen und nordamerikanischen Processes mit seiner vollen Conservirung des Zeugenbeweises und mit seiner Ermittelung des Sachverhaltes durch die in organischer Verbindung und Wechselwirkung mit dem Richter stehende Jury besser conveniren. Es könnte daher, wenn der Versuch mit den Civilgeschwornen — der sich in jedem Fall der Mühe lohnte —

günstig ausfiele, eine Frage, die schon seit ein Paar Jahrzehnten ohne befriedigenden Erfolg die deutsche Jurisprudenz bewegt, vielleicht auf diesem Wege ihre Lösung finden.

Die vorstehend unter I. bis mit VII. in Vorschlag gebrachten Bestimmungen dürften die wesentlichsten sein, die bei der legislatorischen Ordnung der vorliegenden Frage in's Auge zu fassen wären. Reihen wir sie aneinander, so würde das eine Gesetzesvorschrift des Inhalts ergeben:

Die Bahnverwaltung haftet aus allen entweder selbst oder durch ihre Leute oder durch, wenn auch unverschuldete, Mängel des Bahnkörpers oder der Transport- und Betriebsmittel veranlaßten Eisenbahn-Unfällen, die eine Körperverletzung in ihrem Gefolge haben, dem Fahrgaste sowie jedem Anderen für das volle Interesse (damnum emergens und lucrum cessans) und kann sich von dieser Haftung nur durch den Nachweis der eignen Schuld des Beschädigten oder einer von außen kommenden höheren Gewalt befreien. Im Fall der Tödtung sind nicht nur alle Kosten zu erstatten, sondern es muß auch allen denen, zu deren Ernährung und Erhaltung der Getödtete verpflichtet war, insbesondere der hinterlassenen Wittwe und den Kindern desselben alles das ersetzt werden, was ihnen durch diesen Todesfall entgangen ist.

Die Schädensumme ist unter Würdigung aller einschlagenden Umstände durch freies richterliches Ermessen (durch die Jury) festzustellen. Bei Körperverletzungen kann der Richter (die Jury) auch nichtvermögensrechtliche Schäden mit in Anschlag bringen.

Die Bahnverwaltung ist nicht befugt, diese Vorschriften im Voraus auszuschließen oder auch nur zu beschränken und sind Reglements

oder sonstige Abkommen, die dem entgegenstehen, ohne rechtliche Wirkung*).

*) Diese Bestimmungen wären vielleicht noch durch andere zu ergänzen. Nach dem deutschen Handelsgesetzbuch haftet die Eisenbahn als Güterbeförderer für alle Anschlußbahnen, denen sie die von ihr zum Transport übernommenen Waaren zur Weiterbeförderung übergiebt. Die sämmtlichen Bahnen, die auf Grund eines und desselben Frachtbriefes den Transport eines Gutes successiv besorgen, werden dadurch correi debendi. Es ist jedoch diese Bestimmung durch Art. 429 des gedachten Gesetzbuchs insofern einigermaßen modificirt, als die Bahnen sich bedingen können, daß nur die erste Bahn, die das Gut zum Transport übernommen und die Bahn, die das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe zur Beförderung erhalten, vorbehältlich des Rückgriffes der Bahnen unter einander, zu haften haben, die inmitten liegende Bahn oder Bahnen aber nur dann in Anspruch genommen werden können, wenn der Schaden auf ihrer Strecke sich ereignete. Eine ähnliche Vorschrift dürfte sich auch für den Personentransport empfehlen. Doch müßte hier das Princip der solidarischen Haftung der Bahnen etwas mehr eingeengt werden, da eine so ausgedehnte Anwendung desselben bei dem Personentransport nicht geboten ist, indem bei ihm ja allemal in Notorität beruht, auf welcher Bahnstrecke die Verletzung Statt gefunden hat. Nach unserem unmaßgeblichen Dafürhalten dürfte vielleicht eine Bestimmung des Inhalts am Platze sein:

der Ersatzanspruch kann vom Fahrgaste nur gegen die billetausgebende, bez. Aufsteige-Bahn oder die Bahn geltend gemacht werden, wo der Unfall sich zutrug. Jeder mit dem Zuge Beförderte, mit Einschluß des Zugpersonals, ist als Fahrgast anzusehen.

Es könnte sonach nur die Verwaltung der Bahn, mit welcher der Fahrvertrag durch Entnahme des Billets, bez. in anderer Weise, geschlossen worden, von dem Fahrgast in Anspruch genommen werden, nicht aber die den Transport fortsetzende Anschlußbahn, dafern sich nicht der Unfall auf ihrer Strecke zutrug. Die den Zug bedienenden Bahnbeamten fallen nicht eigentlich unter den Begriff der Fahrgäste, noch sind sie als sogenannte Dritte anzusehen, da sie ja den Transport ausführen. Es dürfte daher zur Vermeidung von Zweifeln geeignet sein, gleich im Gesetze zu bestimmen, daß diese Beamten als Fahrgäste angesehen werden sollen. Auch benutzen oft andere die Bahn, die kein Billet zu entnehmen haben, z. B. die Directoren und Beamten anderer Bahnen. Es empfiehlt sich daher eine allgemeine Bestimmung, die statuirt, daß jeder auf der Bahn Beförderte als Fahrgast anzusehen ist. — Sollte es bedenklich fallen, die billetausgebende, bez. Aufsteige-Bahn, selbstverständlich unter Vorbehalt ihres Regresses, auch für die Anschlußbahnen, die den Fahrgast zur Weiterbeförderung übernehmen, haften zu lassen, so könnte man ja auch von einer solchen Haftpflicht Umgang nehmen und einfach bestimmen:

auch von dem Fahrgaste kann nur die Bahn in Anspruch genommen werden, auf deren Strecke der Unfall sich zutrug.

Von dem norddeutschen Bundesrath ist die in dieser Schrift angeregte Frage auf Grund eingegangener Petitionen bereits in Berathung gezogen worden. Eine dieser Petitionen, — die bekannte Biedermann'sche, die von Leipzig ausging — bespricht ziemlich eingehend alle die hier einschlagenden Momente. Sie tadelt es bitter, daß nach unseren dermaligen Rechten der Geschäftsherr nicht für die schadenstiftenden Handlungen, bez. Unterlassungen seiner Leute zu haften habe, daß ferner bei solchen Unfällen auf Eisenbahnen, in Fabriken, Bergwerken u. s. w. der Kreis der zur Klagerhebung berechtigten Personen über die Gebühr beschränkt sei. Speciell wird hier an den königlich sächsischen Gesetzen ausgesetzt, daß sie der Wittwe des Getödteten nur dann ein Klagrecht auf Ersatz geben, wenn sie nicht selbst hinreichendes Vermögen besitzt. Die Petenten fügen die Bemerkung bei: solche und ähnliche Verirrungen des natürlichen rechtlichen Denkens fänden sich fast in allen deutschen Particularrechten. Auch das Maaß des Ersatzes erachtet die Petition als unzureichend. Es heißt daselbst: „schon ein wirklicher positiver Schaden (damnum emergens) pflege knauserig zugemessen zu werden, dem arbeitsunfähig gewordenen Arbeiter werde selten mehr, als der Lohn auf die gesetzliche Kündigungsfrist, den Hinterlassenen des Getödteten auf die Kur- und Begräbnißkosten kaum etwas als Ersatz gewährt; die Forderung des entgangenen Gewinnes (lucrum

---

Dann käme in dem vorgeschlagenen Gesetze der Unterschied zwischen Fahrgast und Nichtfahrgast ganz in Wegfall. Auch die englischen Rechte lassen bei Körperverletzungen und Tödtungen den Anspruch nur gegen die Bahn zu, auf deren Terrain der Unfall sich ereignete. Gleiches gilt beim Personentransporte in Frankreich. Die französischen Gerichte geben dem durch Eisenbahnunfall körperlich Beschädigten, bez. den Hinterlassenen des Getödteten nur eine Klage ex delicto, die selbstverständlich nur gegen die Bahn angestrengt werden kann, auf deren Strecke der Unfall sich zutrug.

Ferner müßten noch Vorschriften über die Verjährung solcher Entschädigungsansprüche erlassen werden. Man könnte der Bahn hier wohl durch Statuirung einer kurzen vielleicht sechsmonatlichen Verjährungsfrist des Anspruches entgegen kommen, da es unbillig wäre, sie über die Zahl und den Umfang der gegen sie geltend zu machenden Entschädigungsforderungen längere Zeit im Ungewissen zu lassen. Wir wollten diese Punkte nur kurz berührt haben. Wir können uns hier über dieselben nicht eingehender verbreiten, es würde das zu weit führen.

cessans) — in den meisten Fällen der weitaus wichtigste und größte Theil der Schädenforderung — scheitere fast stets an den Schwierigkeiten des Beweises; überall werde nur das Vermögensverhältniß des Geschädigten, nie das des Schädigers berücksichtigt." Die Petitionscommission des Reichsrathes fand die Beschwerde der Petenten in allen Punkten gerechtfertigt. Der Bericht dieser Commission sagt hierüber: „es läßt sich nicht verkennen, daß es hauptsächlich die Schuld des deutschen Proceßganges in Schädenklagsachen ist, weniger der Fehler des materiellen Rechtes, daß fast niemals und nirgends in Deutschland eine Schädensumme der klagenden Partei zuerkannt wird, die auch nur entfernt in einem gerechten Verhältniß zu dem erlittenen Verlust und noch mehr zu dem beeinträchtigten Interesse stünde; es erscheint durchaus nothwendig, daß sich in dieser Hinsicht der deutsche Proceßgang aus den überkommenen Banden einer außerordentlich schwerfälligen, engherzigen und ängstlich-formellen Rechtspflege mit aller Macht und so bald wie irgend möglich herausarbeite." „Die Darstellung, die die Petition von den Mängeln unseres Schädenprocesses entwirft, bleibt auch hier eher hinter der Wirklichkeit zurück, als daß sie übertriebe." Die Petenten erachten die baldigste Abänderung dieser Mängel der deutschen Gesetzgebung als eine wirthschaftliche, social- und politisch sittliche Pflicht des Bundes. Die Commission beantragte, die Petition dem Bundeskanzler zur thunlichsten Berücksichtigung zu überweisen. Der Reichstag trat diesem Antrage bei.

Es steht demnach zu hoffen, daß in dieser Frage wohl schon an den nächsten Reichstag eine Gesetzesvorlage kommen werde. Wir können nur den Wunsch hegen, daß der Reichstag sich der Sache recht annehmen möge. Ist einmal innerhalb des norddeutschen Bundes die hier vorliegende Frage in befriedigender Weise mittelst Specialgesetzes geordnet, so werden die anderen deutschen Staaten sicher alsbald einer solchen Vorschrift auch in ihren Gebieten gesetzliche Kraft verleihen. Wenn nur erst von einer Seite der Anfang gemacht worden, so werden die anderen deutschen Staaten dann ganz von selbst kommen.

Das Verlangen nach einer schärferen Anziehung der Haftpflicht der Bahnen beim Personentransporte ist im Süden Deutschlands gerade so stark und mächtig, wie im Norden. Han-

delt es sich doch bei der ganzen Frage nur um Erfüllung einer gerechten und billigen Forderung. Denn es verträgt sich doch wohl schwerlich noch mit dem Geiste unserer Zeit, auf die Schultern der Bahn bei der Beförderung des Menschen eine geringere civilrechtliche Haftpflicht zu legen, denn bei dem Transporte der Güter.

Dresden,
Druck von E. Blochmann und Sohn.

Lehmann, Gustav

Körperverletzungen und Tödtungen auf deutschen Eisenbahnen und die Unzulä
nglichkeit des Rechtsschutzes

Erlangen 1869